Der Kompensationsverkehr als internationale Güterverkehrsform während des Weltkrieges und in der Uebergangszeit mit besonderer Berücksichtigung Deutschlands.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der staatswissenschaftlichen Doktorwürde
der Hohen philosophischen Fakultät
der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Hellmut Hoefer
Diplom-Volkswirt
aus Straßburg i. Els.

Tag der mündlichen Prüfung: 24. Juli 1929.

Gedruckt
im Tageblatt-Haus, Coburg
1929

29:280

Refererent: Dr. rer. pol. et. phil. Ernst Meier.
Korreferent: Prof. Dr. Hero Moeller.
Dekan: Prof. Dr. Hermann Leser.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Inhaltsverzeichnis III

Einleitung.

I. Kapitel.

Der internationale Güteraustausch während des Krieges, seine Hemmungen und Schwierigkeiten 1

II. Kapitel.

Begriff und Wesen des Kompensationsverkehrs als internationale Güterverkehrsform 5

I. Teil.

Der Kompensationsverkehr Deutschlands während des Krieges 19

I. Kapitel.

Entstehung und Ausbildung des Kompensationsverkehrs in Deutschland während des Krieges 19

II. Kapitel.

Der deutsche Kompensationsverkehr während des Krieges . . 25
Der Kompensationsverkehr mit Oesterreich-Ungarn, Bulgarien und der Türkei 25
Der Kompensationsverkehr mit der Schweiz . . . 28
Der Kompensationsverkehr mit Holland 33
Der Kompensationsverkehr mit Dänemark 37
Der Kompensationsverkehr mit Schweden 38
Der Kompensationsverkehr mit Norwegen 39
Der Kompensationsverkehr mit Rumänien 40
Der Kompensationsverkehr Oesterreich-Ungarns mit Italien 41

II. Teil.

Der Kompensationsverkehr Deutschlands in der Nachkriegszeit 42

I. Kapitel.

Fortbildung des deutschen Kompensationsverkehrs nach dem Kriege 42

II. Kapitel.

Der deutsche Kompensationsverkehr nach dem Kriege . . . 43
Der Kompensationsverkehr mit der Entente . . . 43
Der Kompensationsverkehr mit der Schweiz . . . 44

Der Kompensationsverkehr mit Holland 45
Der Kompensationsverkehr mit den skandinavischen Ländern 46
Der Kompensationsverkehr mit der Tschecho-Slovakei 46
Der Kompensationsverkehr mit Polen 50
Der Kompensationsverkehr mit Rußland 51
Der Kompensationsverkehr mit Litauen 51
Der Kompensationsverkehr mit Finnland 52
Der Kompensationsverkehr mit der Ukraine . . . 52

III. Teil.

Der Kompensationsverkehr bei den neutralen Staaten, im feindlichen Auslande und bei den Nachfolgestaaten 53

I. Kapitel.

Der Kompensationsverkehr der Neutralen unter sich . . . 53

II. Kapitel.

Der Kompensationsverkehr der Feindbundstaaten unter sich . 55
Entstehung und Ausbildung des feindlichen Kompensationsverkehrs 55
Der Kompensationsverkehr Frankreichs 58
Der Kompensationsverkehr Italiens 60
Der Kompensationsverkehr Englands 60
Der Kompensationsverkehr der Vereinigten Staaten von Amerika 61
Der Kompensationsverkehr Rumäniens 61

III. Kapitel.

Der Kompensationsverkehr der Nachfolgestaaten unter sich . 62
Der Kompensationsverkehr Oesterreichs 62
Der Kompensationsverkehr Rußlands 64

IV. Kapitel.

Der Kompensationsverkehr der Neutralen, der Feindbundstaaten und der Nachfolgestaaten unter einander 65
Der Kompensationsverkehr der Schweiz 65
Der Kompensationsverkehr Schwedens 68
Der Kompensationsverkehr Spaniens 71
Der Kompensationsverkehr der Vereinigten Staaten von Amerika 72
Der Kompensationsverkehr Belgiens 72
Der Kompensationsverkehr Oesterreichs 73
Der Kompensationsverkehr der Tschecho-Slovakei . 75

Schluß.

Kritik des Kompensationsverkehrs und seine Bedeutung für den deutschen Außenhandel 78

Literaturverzeichnis 81
Register der Verträge, nach Staaten geordnet 85
Lebenslauf 91

Einleitung.

I. Kapitel.

Der internationale Güteraustausch während des Krieges, seine Hemmungen und Schwierigkeiten.

Zu Beginn des Weltkrieges sah sich Deutschland in eine außenpolitische Lage versetzt, an die an maßgebender Regierungsstelle nur ganz wenige ernstlich gedacht hatten. Während nun die deutschen und verbündeten Heere die Grenzen schützten und den Krieg in Feindesland trugen, mußte auch die Heimat alle Kräfte anspannen, um den Erfordernissen des Krieges gerecht zu werden. Denn noch nie zuvor war ein Krieg mit einem solchen Massenaufwand an Menschen und Material geführt worden. Und mehr denn jemals zuvor war dieser Krieg von seinem Anbeginn an nicht nur ein Krieg der Waffen, sondern auch ein Krieg der Wirtschaft. Deutscherseits herrschte überwiegend die Auffassung, der vielbeschriebene Krieg der Zukunft werde, falls er überhaupt käme, aus wirtschaftlichen und aus anderen Gründen unmöglich länger als einige Monate dauern. Darauf waren die ganzen Kriegsvorbereitungen militärischer, wirtschaftlicher und finanzieller Art in Deutschland, soweit solche überhaupt getroffen waren, zugeschnitten. Auch noch in den ersten Wochen nach Ausbruch des Krieges dachte man in Deutschland, von vereinzelten Ausnahmen abgesehen, angesichts der großen Siege im Westen und Osten vorerst nicht an die Schaffung einer besonderen kriegswirtschaftlichen Organisation. Erst als die Fronten erstarrten und der Bewegungskampf dem Stellungskrieg Platz machen mußte, dämmerte eine andere Anschauung über die Dauer des Krieges herauf. Erst zu Beginn des Jahres 1915 wurde, abgesehen von der von Walter Rathenau angeregten, noch im August 1914 gegründeten Kriegsrohstoffabteilung, der Ausbau eines kriegswirtschaftlichen Systems, dessen Zweck es war, die Lebensmittelversorgung wie überhaupt den ganzen Bedarf von Wehr und Heimat sicher zu stellen, allmählich in Angriff genommen. Es dauerte bis in den Spätherbst 1916, bis diese Organisation ihre endgültige, den Erfordernissen des Krieges

entsprechende Form erhielt. Helfferich [1]) sagt hierzu: „So entwickelte sich im Laufe des Krieges erst allmählich der ganze Ernst der Lage und damit die Erkenntnis der ganzen Größe der zu bewältigenden Aufgabe. Unsere Kriegswirtschaft ist nicht entstanden aus einem von vorneherein die Aufgabe in ihrer Gesamtheit umfassenden einheitlichen Plan; sie ist allmählich herausgewachsen aus tastenden Versuchen und aus oft unzulänglichen, oft über das Ziel hinausschießenden Notmaßnahmen, mit denen die wirtschaftlichen Berufskreise und die staatlichen Gewalten den immer schwerer und dringender werdenden Anforderungen der Zeit gerecht zu werden suchten."

Die Kriegsgesetze und -verordnungen waren zunächst nur vorbeugender Art, sie trugen noch nicht dem Charakter des Wirtschaftskrieges voll Rechnung. Die militärischen wie die finanzpolitischen Maßnahmen, die in den letzten Friedensjahren bis aufs kleinste vorbereitet waren, bewährten sich ausgezeichnet. Die wirtschaftliche Entwicklung, die Deutschland im letzten Jahrzehnt vor dem Weltkriege hauptsächlich im Außenhandel genommen hatte, mußte naturgemäß schwere Erschütterungen bei Kriegsbeginn zur Folge haben. Der Ausbruch des Krieges stoppte mit einem Schlage die deutsche Aus- und Einfuhr ab und zerschnitt die zahlreichen Fäden, die Deutschland mit der Weltwirtschaft verband. Die wichtigsten Absatzgebiete und Versorgungsländer waren Feinde geworden. Für den deutschen Außenhandel verblieben nur noch die neutralen Staaten, die jedoch zum Teil unter starkem feindlichen Druck standen und später teilweise in die Reihe der Feinde einschwenkten. Andererseits waren sie infolge der Blockade für Deutschland unerreichbar. So kamen im wesentlichen nur die angrenzenden neutralen Staaten für einen Außenhandelsverkehr mit Deuschland in Betracht. Auf feindlicher Seite war vor allem England auf Grund seiner Kriegsziele von Beginn des Weltkrieges an bestrebt, Deutschland als seinen gefährlichsten Konkurrenten auf dem internationalen Markt auszuschalten. England suchte daher die Mittelmächte an jedem Handel mit anderen Staaten zu verhindern und sie durch seine Wirtschaftsblockade vom Seehandel und Seeverkehr sowie vom Handel mit den neutralen Staaten abzuschließen. Die Aussichten der Mittelmächte, den sich immer länger hinziehenden Krieg auch wirtschaftspolitisch siegreich zu vollenden, waren also keineswegs gut. Erschwerend trat noch die Tatsache hinzu, daß Oesterreich-Ungarn, später auch die Türkei und Bulgarien, wirtschaftliche Unterstützung von Deutschland

---

[1]) K. Helfferich: Der Weltkrieg 2. Band (Vom Kriegsausbruch bis zum uneingeschränkten U-Bootkrieg). Berlin 1919, S. 45.

brauchten. Es mußten ihnen erhebliche Mengen Kriegsmaterial, Rohstoffe und auch Lebensmittel geliefert werden,[2]) die aber, was die Bezahlung anbetrifft, bis nach dem Kriege gestundet wurden. Von deutscher Seite mußten jedoch viele Gegenlieferungen bar bezahlt werden.[3]) Dieses Geld wurde von den Verbündeten wieder an neutralen Märkten verwendet, was sich für Deutschlands Valuta nachteilig auswirkte.[4])

Die Wirtschaftsblockade der Entente engte den Kreis der für die Mittelmächte in Betracht kommenden Länder immer mehr ein und beschränkte ihn schließlich auf die angrenzenden neutralen Staaten. Doch auch der Handel mit diesen Ländern war großen Hindernissen von Seiten der Entente ausgesetzt, indem diese bestrebt war, zu verhindern, daß die in die neutralen Staaten eingeführten Waren nach Deutschland wieder ausgeführt wurden..

Der Einkauf im Auslande wurde nun aber noch durch verschiedene Momente stark erschwert. Im Anfang des Krieges wurden die Käufe im Auslande teils von staatlichen, teils von privaten Aufkäufern Deutschlands und Oesterreich-Ungarns getätigt. Nun zeigte es sich aber bald, daß diese Einkäufer, bewußt oder unbewußt, sich oft gegenseitig überboten und dadurch die Preise unnötig in die Höhe trieben.[5]) Dieser ungesunde Zustand wurde im Herbst 1915 durch das allmählich sich heraus entwickelnde Einkaufsmonopol der „Zentral-Einkaufs-Gesellschaft" beseitigt. Währungspolitische Schwierigkeiten wurden, wie oben[6]) erwähnt, teilweise von den eigenen Verbündeten gemacht. Die deutsche Einkaufstätigkeit im neutralen Auslande stieß insbesondere in der französischen Schweiz und in Norwegen vielfach auch auf politische Schwierigkeiten, da in diesen Ländern die Stimmung für Deutschland ziemlich ungünstig war. Ueberhaupt war die englische Presse unter Führung der großen Zeitungen und der Regierung dauernd bemüht, in den neutralen Staaten gegen Deutschland zu agitieren. Der Blockadering der Entente um Deutschland zog sich immer enger, wodurch die Schwierigkeiten der Versorgung Deutschlands mit Lebensmitteln und Rohstoffen zusehends wuchsen. Namentlich war dies im Jahre 1916 der Fall, als im Juni dieses Jahres die Pariser Wirtschaftskonferenz eine wirtschaftliche Einheitsfront der Alliierten gegen Deutschland schuf. Für viele Waren, die vom Auslande bezogen wurden, mußten von deutscher Seite oftmals auf Grund

---

[2]) E. v. Wrisberg: Wehr und Waffen 1914—1918. Leipzig 1922. S. 171 f., sowie S. 288 f. (Anhang, Anlagen A—D.)
[3]) E. v. Wrisberg: a. a. O., S. 171 f.
[4]) E. v. Wrisberg: a. a. O., S. 171
[5]) K. Helfferich: a. a. O., S. 207.
[6]) Siehe oben.

von Kompensationsabmachungen wiederum Waren abgegeben werden, deren Lieferung bei der eigenen Not doppelt schwierig war. So sei darauf hingewiesen, daß infolge der Kompensationsabmachungen mit Holland und der Schweiz Tausende von wehrfähigen Arbeitern in den Bergwerken gebunden waren, um die nötigen Kohlen zu fördern. „Die Zeiten, in denen der Verkäufer im allgemeinen in der schlechteren Lage ist als der Käufer, in denen die Konkurrenz des Angebotes meist größer ist als die Nachfrage, waren mit Kriegsausbruch vorbei. Von jetzt ab beherrschte der Warenhunger den internationalen Handel. Auch für die Neutralen war jetzt die erste Frage nicht mehr: Was kann ich dir verkaufen?, sondern: Was kannst du mir liefern?“ [7])

Die Abhängigkeit der neutralen Staaten von Deutschland war auf Grund der weltpolitischen und weltwirtschaftlichen Lage weit geringer als von England. Dazu kam noch, daß, wenn überhaupt schon eine Abhängigkeit der neutralen Staaten von Deutschland bestand, diese je nach der wirtschaftlichen Struktur des Landes recht verschiedenartig war. Die größere wirtschaftliche Abhängigkeit der neutralen Staaten von England erklärt sich aus der Beherrschung der Meere durch seine Flotte, der Blockade sowie auch dadurch, daß England weit mehr dazu in der Lage war, Waren aufzunehmen und, was noch wichtiger erscheint, in weit größerem Umfange als Deutschland die von den Neutralen benötigten Waren abzugeben. Das Transportmaterial wurde sogar in vielen Fällen von den Neutralen selbst gestellt. [8]) Infolge ihrer scharfen Blockadegesetze öffneten aber die Ententestaaten nur ihre Grenzen, wenn Holland, die Schweiz und die anderen Neutralen alle ihre Forderungen bedingungslos erfüllten. Auf diese Weise war es für England möglich auf die Neutralen einen starken wirtschaftlichen und politischen Druck auszuüben und man darf wohl ohne Uebertreibung behaupten, daß diese wirtschaftliche Abhängigkeit für gar manche Staaten, die sich bei Ausbruch des Krieges neutral verhielten, später Anlaß wurde, ihre Neutralität aufzugeben. Demgegenüber konnte Deutschland nur in weit geringerem Maße einen Druck auf seine angrenzenden neutralen Nachbaren ausüben. Dies gelang auch nur, wenn eine dringende Nachfrage nach verfügbaren deutschen Waren in dem betreffenden Lande bestand. Eine starke Belastung war es auch ferner für den deutschen Außenhandel, daß es der deutschen Regierung nicht gelang, ausländische Kriegskredite in größerem Umfange zu erhalten, obwohl sie von ihr immer wieder gesucht wurden. [9])

---

[7]) K. Helfferich: a. a. O., S. 202.
[8]) Siehe III. Teil IV. Kapitel, S. 66.
[9]) K. Helfferich: a. a. O., S. 151.

II. Kapitel.

Begriff und Wesen des Kompensationsverkehrs als internationale Güterverkehrsform.

„Nicht nur im inneren, auch im internationalen Warenverkehr hat sich während des Krieges in nicht geringem Umfange eine Rückkehr zum Naturaltausch vollzogen.“ [10]) Dieser Satz v. d. Borghts weist darauf hin, daß sich im inneren Warenverkehr der Kriegs- und Nachkriegszeit ein stark ausgebildeter naturalwirtschaftlicher Tausch ausgebildet hat. Naturalwirtschaft wird hier in dem Sinne einer Wirtschaftsform gebraucht, bei der ein bargeldloser Güteraustausch stattfindet, und zwar in Form von Naturalgütern. Diese naturalwirtschaftlichen Tauschformen gewannen im innerdeutschen Warenverkehr bei der Knappheit an Waren immer mehr an Bedeutung. Weniger der schwankende Geldwert, wie dies später in der Inflation der Fall war, sondern primär die Knappheit an Waren führte zur teilweisen Ausschaltung des Geldes aus dem Güterverkehr und zur Flucht in die Sachwerte. So haben z. B. die rheinisch-westfälischen Kohlengruben waggonweise Kohlen abgegeben, um waggonweise Sauerkraut oder andere Lebensmittel für ihre Arbeiter zu erhalten.[11]) Diesem binnenwirtschaftlichen Naturaltausch entspricht nun im transfrontialen Güterverkehr der „Kompensationsverkehr“.

Unter Kompensation, das vom lateinischen compensatio herrührt, versteht man eine Ausgleichung, die Aufhebung einer Schuld gegen eine andere; unter kompensieren, das von dem lateinischen compensare stammt, infolgedessen ersetzen, vergüten, ausgleichen usw.[12])

In juristischem Sinne wird unter Kompensation die Ausgleichung zweier Forderungen gegeneinander ohne Barzahlung verstanden, sei es durch einseitige Parteierklärung oder durch Richterspruch oder durch Vertrag. Sie setzt in der Regel Rechtsbeständigkeit, Gegenseitigkeit, Gleichartigkeit und Fälligkeit der beiden Forderungen voraus. Der Ausdruck selbst kommt bereits im römischen Recht vor. Das Bürgerliche Gesetzbuch spricht dafür von Aufrechnung.[13])

---

[10]) R. v. d. Borght: Kompensationsverkehr mit den Neutralen (Handbuch der Politik 2. Band, 3. Auflage, 3. Hauptstück, 27. Abschnitt. Berlin-Leipzig 1920), S. 251.

[11]) O. Neurath: Durch die Kriegswirtschaft zur Naturalwirtschaft. München 1919. S. 191.

[12]) J. C. A. Heyse: Allgemeines verdeutschendes und erklärendes Fremdwörterbuch, 19. Ausgabe, Hannover-Leipzig 1910, S. 445, und K. E. Georges: Ausführliches lateinisch-deutsches Handwörterbuch, Leipzig 1879, I. Band, S. 1255.

[13]) Handwörterbuch des Kaufmanns-Lexikon für Handel und Industrie, Hamburg-Berlin, III. Band, S. 388.

Praktische Bedeutung hat der Ausdruck „Kompensation" vielfach im Bank- und Börsenverkehr gefunden. Ein großer Teil der von den Bankkunden betätigten Effektengeschäfte bedarf der Börse nicht; denn bei einer Großbank geht tagtäglich je nach der Geschäftslage eine mehr oder weniger große Anzahl von Kauf- oder Verkaufsaufträgen für Wertpapiere ein. Dabei kommt es häufig vor, daß Kauf- und Verkaufsaufträge sich auf das gleiche Papier beziehen. Hin und wieder mag sogar der Fall vorkommen, daß der Nominalbetrag der vorliegenden Börsenaufträge im Kauf und Verkauf für das gleiche Papier der gleiche ist. In diesem Fall macht die Bank das Geschäft in sich, sie kompensiert die Aufträge also, sodaß die Börse überhaupt nicht in Anspruch genommen zu werden braucht. Die Stücke bleiben dann im eigenen Depot und werden nur auf den jeweiligen Käufer überschrieben. Decken sich jedoch die Kauf- und Verkaufsaufträge nicht, so beansprucht die Bank die Börse nur hinsichtlich der überschießenden Spitzen. Erhält also ein Bankhaus an einem Tage einander deckende Kauf- und Verkaufsorders, z. B. Kauf 5000 Nationalbank-Aktien bestens und Verkauf 5000 dieser Aktien zum Kurs von 201 Prozent, so kann es, wenn der Kurs 201 Prozent oder höher wird, die Orders durch Selbsteintritt kompensieren.[14])

Eine weitere Anwendung findet das Kompensationsgeschäft im Börsenterminhandel. Die Gleichmäßigkeit, die durch den Börsengebrauch für alle Terminschlüsse in einer Ware herbeigeführt wird, macht es nämlich möglich, daß jeder Verkauf durch einen Kauf kompensiert werden kann, d. h. es kann jeder, der für denselben Termin gekauft oder veräußert hat, seinen Käufer anweisen, die Ware gleich von dem Verkäufer zu empfangen. So ist es denkbar, daß ein und dieselbe Warenmenge einer großen Anzahl von Geschäften zugrunde liegt und durch viele Hände geht, ohne daß außer dem ersten Verkäufer und dem letzten Käufer sie jemand zu sehen bekommt.[15])

Außerdem finden Kompensationsgeschäfte noch bei Ultimoliquidierungen bei den Liquidationsbureaus statt. Hier werden die Skontrobogen, auf denen die Geschäftstransaktionen verzeichnet sind, zum Ultimo eingeliefert. Daraufhin werden die Geschäfte gegeneinander aufgerechnet. Am Ultimo muß dann die Lieferung und Bezahlung der Stücke erfolgen. Die gegen den Liquidationskurs sich nach erfolgter Kompensation er-

---

[14]) S. Rothschild's Taschenbuch für Kaufleute, herausgegeben von Chr. Eckert, Leipzig 1912, S. 837, und G. Obst: Geld, Band- und Börsenwesen. 15. Auflage. Stuttgart 1921, S. 241.

[15]) S. Rothschild's Taschenbuch für Kaufleute, herausgegeben von Chr. Eckert, Leipzig 1912, S. 923.

gebenden Differenzen werden hierbei vom Kassenverein auf die Konti der Börsenbesucher zu- bezw. abgeschrieben.[16])

Der Abrechnungsverkehr erweitert sich durch eine Organisation der Abrechnung zwischen verschiedenen Banken. Im Jahre 1884 schritt man erstmals zur Einrichtung von Abrechnungsstellen (Ausgleichungs-, Clearinghäusern). „Das sind Anstalten, wo die Vertreter von Banken täglich zusammentreten, um die in ihren Händen befindlichen, auf andere im Ausgleichungsverkehr vertretene Banken lautenden Forderungen (Schecks, Wechsel, Kassenscheine u. dgl.) durch Kompensation zu begleichen. Die sich ergebenden Differenzen werden entweder bar beglichen oder selbst wieder durch Buchübertragungen bei der Zentralbank geregelt.“ [17])

Auch in der Medizin findet sich das Wort „Kompensation“. Man versteht hierbei unter ihm die Ausgleichung einer Störung durch sonstige Änderungen.[18])

Häufig wird der Ausdruck „Kompensation“ auch in der Technik gebraucht. So bezeichnet man unter achromatischer Kompensation die Ausgleichung einer Farbenzerstreuung, unter magnetischer Kompensation den Ausgleich der Wirkung des Schiffsraums auf den Kompaß, unter thermischer Kompensation die Behebung der durch Temperaturänderungen herbeigeführten Volumenänderung. Ein Kompensationspendel wird verwendet, um eine Änderung der Schwingungsdauer infolge Längenänderung des Pendels bei Temperaturschwankungen auszugleichen, ein Kompensationsrohr, um die Wärmeausdehnung bei Dampfleitungen zu beheben. Ein Kompensationsstrom ist ein Ersatzstrom, der da auftritt, wo sonst nach den benachbarten Strömungsverhältnissen ein leerer Raum entstünde.[19]) Ferner bezeichnet man unter einer Kompensationslibelle eine Wasserwendewage, unter einem Kompensationsreservoir einen Sammelteich oder Stauweiher.[20])

Im Zollwesen kennt man den Ausdruck „Kompensationszoll“. In allen Fällen, in denen es möglich wird, durch Sondervergütungen privater oder staatlicher Natur oder durch Ausnützung einer unter staatlichem Zollschutz entstehenden Gewichtsspanne die Erzeugnisse im Einfuhrlande billiger anzu-

---

[16]) G. Obst: Geld, Bank- und Börsenwesen. 15. Auflage. Stuttgart 1921. S. 375. und Meyer's kleines Konservationslexikon, 7. Auflage. Leipzig-Wien 1906.

[17]) E. v. Philippovich: Grundriß der Politischen Oekonomie, 18. Auflage. I. Bd., Tübingen 1923, S. 285—286.

[18]) Meyer's kleines Konversationslexikon, 7. Auflage. Leipzig-Wien 1906.

[19]) Meyer's kleines Konversationsletikon, 7. Auflage. Leipzig-Wien 1906.

[20]) Duden: Rechtschreibung der deutschen Sprache und der Fremdwörter. Leipzig und Wien 1915.

bieten, als der Marktpreis des Ausfuhrlandes beträgt (Dumping), oder beim Valutadumping suchen die beteiligten, von einer übermäßigen Einfuhr bedrohten Länder durch die Erhebung von Sonderzöllen die Vorzugsstellung des ausländischen Wettbewerbers tunlichst zu beseitigen. Dies geschieht in vielen Fällen durch Zollaufschläge in der Höhe der dem Importeur entstehenden Vergünstigungen. Eine große Anzahl von Staaten haben besonders in der Nachkriegszeit solche Dumpingzölle, auch Kompensationszölle genannt, eingeführt.[21])

In Anlehnung an diesen Sprachgebrauch, der dem Wort „Kompensation" die Bedeutung des Ausgleichs zuweist, wurden in der Kriegszeit gewisse Formen des internationalen Handelsverkehrs als Kompensationsverkehr bezeichnet.

In der volkswirtschaftlichen Literatur herrscht über den Begriff „Kompensationsverkehr" durchaus keine Einmütigkeit, im Gegenteil, die Meinungen weichen stark von einander ab. O. Neurath versteht unter Kompensationsverkehr internationale Abmachungen, die den Austausch bestimmter Arten sowie bestimmter Mengen von Waren vorsehen.[22]) v. d. Borght bezeichnet den Kompensationsverkehr als Naturaltausch im internationalen Verkehr.[23]) Philippovich sagt: „Seit dem vierten Kriegsjahr ist für Aus- und Einfuhr von Waren in fast allen Staaten Regierungsgenehmigung nötig, die Ausfuhr vollzieht sich zumeist durch Organisationen und auf Grund von Einzelverhandlungen zwischen den beteiligten Regierungen (Kompensationsverkehr)." [24])

Die in diesen Begriffen auftretenden Unterschiede sind erheblich. Während v. d. Borght nur im allgemeinsten von internationalem Naturaltausch und Neurath vom internationalen Austausch von nach Art und Menge bestimmten Waren schreibt, betrachtet Philippovich in seiner Begriffsbestimmung nachdrücklich die Regierungsgenehmigung und die Durchführung durch bestehende Organisationen auf Grund von Einzelverhandlungen als konstitutive Merkmale des Kompensationsverkehrs.

Unter Kompensationsverkehr versteht man die Form des internationalen Wirtschaftsverkehrs, bei welcher die gegenseitige Lieferung von Gütern, die Leistung von Arbeit oder die Gewährung von Kredit nach Art, Menge und Erfüllungsfrist auf naturalwirtschaftlicher Grundlage vertraglich vereinbart

[21]) K. Bräuer: Kompensationszölle (im Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4. Auflage 8. Band, Jena 1927), S. 1165.

[22]) O. Neurath: Durch die Kriegswirtschaft zur Naturalwirtschaft, München 1919, S. 190.

[23]) R. v. d. Borght: a. a. O., S. 251.

[24]) E. v. Philippovich: Grundriß der Politischen Oekonomie, 18. Auflage II. Band, Tübingen 1923, S. 353.

wird, sodaß nach Aufrechnung der beiderseitigen Leistungen nur die allenfalls überschießenden Spitzen in barem Gelde zum Ausgleich kommen.

Es dauerte geraume Zeit, bis es im Verlaufe des Weltkrieges zur Entstehung des Kompensationsverkehrs kam. Die Gründe, die zu seiner Anwendung führten, sind vielfache, liegen aber überwiegend auf wirtschaftlichem Gebiete. Das stärkste Motiv zur Einführung des Kompensationsverkehrs war zweifellos die zunehmende Warenknappheit in fast allen vom Kriege betroffenen Ländern, die um so stärker ins Gewicht fiel, als ja der Ausgang des Krieges keineswegs allein durch die Wehrmacht, sondern ebenso sehr durch die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Heimat bestimmt wurde. v. d. Borght[25]) schreibt sehr richtig: „Der Kompensationsverkehr beruht vor allem darauf, daß das Bedürfnis, greifbare Ware in die Hand zu bekommen, bei der zunehmenden Warenknappheit immer stärker zutage trat, daß aber dieses Bedürfnis wegen der wachsenden Fesselung und Behinderung des Verkehrs durch die tatsächlichen Verhältnisse und durch die behördlichen Anordnungen, Verbote und Zwangseingriffe in das Wirtschaftsleben immer weniger auf dem üblichen Wege: Ware — Geld — Ware befriedigt werden konnte." Die Bedeutung der Wirtschaft für den Ausgang des Krieges unter Sicherstellung der Volksernährung, des Kriegsbedarfes und der ganzen einheimischen Volkswirtschaft zwang alle am Kriege beteiligten Staaten zunächst zum Erlaß von Ein- und Ausfuhrverboten. Eine Durchbrechung dieser Verbote fand aber wiederholt durch die Kompensationsverträge statt. „Im internationalen Verkehr trat dazu die Tatsache, daß die starken Schwankungen der Valuta den notwendigen Warenbezug auf das äußerste erschwerten. Man hätte die Wirkungen dieser Schwankungen beim Tausch der Ware gegen Geld in vollem Umfange spüren müssen und vielfach einen solchen Verkehr wegen der Unstetheit der Valuta überhaupt nicht auf einigermaßen sicherer Grundlage vereinbaren können. Von solchen Störungen und Erschwerungen wollte man loskommen. Die Rückkehr zum Naturaltausch bot die Handhabe dazu." [26])

Also nicht allein der dringende Bedarf an Lebensmitteln und für die Kriegswirtschaft wichtigen Rohstoffen gab Veranlassung zur Einführung des Kompensationsverkehrs, sondern auch andere Faktoren drängten auf ihn hin. Zunächst ist in diesem Zusammenhang die in allen am Krieg beteiligten Staaten schon in den ersten Kriegsmonaten sich zeigende allmäh-

[25]) R. v. d. Borght: a. a. O., S. 252.
[26]) R. v. d. Borght: a. a. O., S. 252.

liche Geldentwertung zu nennen. Betrug doch der Notenumlauf der Reichsbank [27])

am 23. Juli 1914	1890,9 Mill. M.
am 31. Juli 1914	2909,4 „ „
am 31. Dez. 1914	5045.9 „ „
am 31. Dez. 1915	6917,9 „ „
am 31. Dez. 1916	8054,7 „ „
am 31. Dez. 1917	11467,8 „ „
am 31. Dez. 1918	22187,8 „ „

Die Kurse für die deutsche Reichsmark betrugen in Stockholm [28]) im Durchschnitt

des August 1914	89,18 Kr. = 100 M.
des Dez. 1914	87,25 Kr. = 100 „
des Dez. 1915	69.41 Kr. = 100 „
des Dez. 1916	56.85 Kr. = 100 „
des Dez. 1917	53.49 Kr. = 100 „
des Dez. 1918	42,02 Kr. = 100 „

Ferner betrugen die Markkurse in Amsterdam [29]) im Durchschnitt

des Januar 1914	58,98 fl = 100 M.
des Dez. 1914	54,24 fl = 100 „
des Dez. 1915	44.58 fl = 100 „
des Dez. 1916	40.44 fl = 100 „
des Dez. 1917	41.52 fl = 100 „
des Dez. 1918	28,74 fl = 100 „

und die schweizerischen Geld-Kurse für Sichtdevisen Berlin [30]) im Durchschnitt

des Dez. 1913	123.65 sfrcs. = 100 M.
des Dez. 1914	114,47 sfrcs. = 100 „
des Dez. 1915	101.78 sfrcs. = 100 „
des Dez. 1916	81.57 sfrcs. = 100 „
des Dez. 1917	76.34 sfrcs. = 100 „
des Dez. 1918	57,91 sfrcs. = 100 „

[27]) E. Meier: Kriegswirtschaft (Abdruck aus dem Handwörterbuch des Kaufmanns. Lexikon für Handel und Industrie, 3. Band, Hamburg-Berlin), S. 516.

[28]) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 40. Jahrgang. Berlin 1919, S. 171.

[29]) Statistisches Jahrbuch für ads deutsche Reich, 40. Jahrgang. Berlin 1919, S. 172.

[30]) Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft (Journal des Statistique et Revue économique suisse). 50. Jahrgang Bern 1914 4. Heft S. 421, 51. Jahrgang Bern 1915 4. Heft S. 488. 53. Jahrgang Bern 1917 1. Heft S. 124, 54. Jahrgang Bern 1918 4. Heft S. 519.

Es war also eine ungefähr 50prozentige Markentwertung im Verlaufe des Weltkrieges eingetreten.

Analog zur Geldentwertung wurde auch die Handels- und Zahlungsbilanz ungünstig beeinflußt, da die heimische Erzeugung im Verlaufe des Krieges immer mehr für die eigene Bedarfsdeckung beansprucht wurde, während der Bedarf an Lebensmitteln und Rohstoffen gegenüber der Vorkriegszeit annähernd stabil blieb. In den anderen kriegführenden Staaten waren die Währungsverhältnisse vielfach nicht besser. In diesem Zusammenhang spielte auch die Weigerung neutraler Staaten, Geld anzunehmen, eine Rolle, da diese doch vorwiegend nur an Warenlieferungen interessiert waren. So hing die Weigerung Schwedens, Gold in Zahlung zu nehmen, in gewissem Sinne hiermit, sowie mit der Überzahl an Ausfuhrverboten zusammen.[31]) Denn es fehlte ja jede Sicherheit, für dieses Gold auch jederzeit Waren erhalten zu können.

Neben der Warenknappheit und der Geldentwertung waren noch zwei Momente für die Einführung eines Kompensationsverkehrs maßgebend, die behördliche Regelung der Ein- und Ausfuhr sowie machtpolitische Gesichtspunkte.

Die durch die Aufhebung der Handelsverträge geschaffene Lage, die durch die Entente herbeigeführte Wirtschaftsblockade und die Rücksicht auf die Sicherstellung der Volksernährung und des Kriegsbedarfes erheischten zwingenderweise die staatliche Regelung der Ein- und Ausfuhr. Die stete Verschärfung von Ein- und Ausfuhrverboten machten es dem Kaufmann nun vielfach unmöglich, Auslandsgeschäfte abzuschließen. Die dadurch entstehende Lücke im Auslandsgeschäft wurde in vielen Fällen durch Kompensationen wieder wett gemacht. „Der Kompensationsverkehr konnte nicht auf Grund privater Vereinbarung geschehen. Dieser Weg wäre nur gangbar gewesen, wenn sich der Warenverkehr zwischen kriegführenden und neutralen Staaten hätte frei vollziehen können. Während des Krieges war das ausgeschlossen. Der Warenverkehr mit anderen Ländern war durch Ein- und Ausfuhrverbote gehemmt. Die Ententestaaten vollends waren in der Lage, die ganzen internationalen Austauschbeziehungen zu kontrollieren und haben davon reichlich und energisch Gebrauch gemacht. Die neutralen Staaten haben sich dem fügen müssen. Unter diesen Umständen konnte der Kompensationsverkehr während des Krieges nur auf Grund staatlicher vertraglicher Abmachungen erfolgen.“ [32]) Der von v. d. Borght angegebene Grund für die staatliche Regelung war aber nicht der einzige, auch nicht der wichtigste. Die staat-

[31]) O. Neurath: Durch die Kriegswirtschaft zur Naturalwirtschaft, München 1919, S. 192.

[32]) R. v. d. Borght: a. a. O., S. 252.

lichen Organe hatten nämlich auch den besten Ueberblick über den Bedarf an Waren, der aus dem Auslande zu decken war, sowie auch über die einheimischen Güter, die für den transfrontialen Austausch zur Verfügung standen. Weiterhin war die Durchführung des Kompensationsverkehrs durch staatliche Organe auch die Regel, weil den Privatpersonen auch die Uebersicht fehlte über den jeweiligen Stand der Aus- und Einfuhrregelung, zumal die Außenhandelskontrolle dauernden Aenderungen unterworfen war. Der Abschluß von Kompensationsverträgen zog sich oft durch mehrere Monate hindurch. Daher waren die Privatpersonen, die einen Kompensationsvertrag abschließen wollten, gar nicht in der Lage, zu wissen, ob die im Augenblick als Kompensationsgut angebotenen Waren später auch wirklich noch ausfuhrfrei waren. Aus diesen Gründen erklärt es sich, daß es in der Hauptsache staatliche Organe waren, die den Abschluß von Kompensationsverträgen betätigten.

Aber auch machtpolitische Gesichtspunkte, hauptsächlich die Ausnützung des Machtstandpunktes gegenüber dem Auslande führten zum Kompensationsverkehr. „War das (nämlich die Ausnützung des Machtstandpunktes) dem Feinde gegenüber selbstverständlich, so mußte den neutralen und verbündeten Staaten gegenüber natürlich anders vorgegangen werden. Die Forderung der kommandierenden Generäle, daß bei der Ausfuhr kriegswichtiger Waren oder solcher, bei denen das deutsche Reich ein Monopol besaß, wie Kali und Chemikalien, von dem Empfängerstaat oder den einzelnen Empfängern dafür auch wieder gegen Bezahlung ein Ausgleich geboten werden müsse, etwa ein für die Kriegsführung wichtiger, aber in Deutschland seltener Rohstoff, wurde bekanntlich vom Kriegsministerium abgestellt. Aber der berechtigte Kern dieser Forderung, daß nämlich Deutschland durch seine Geschäfte nicht inbezug auf seine Kriegsführung geschwächt werden darf, wurde von den Vertretern der Abteilung 8 [33]) aufgenommen, die ja als Militärs dazu neigten, den Gedanken der Machtausnützung lebhafter zu vertreten, als dies zivile Behörden getan hätten“ [34])

Der Kompensationsverkehr ist kein Novum in der Handelsgeschichte und daher auch keine Schöpfung des Weltkrieges. Er findet sich vielmehr bereits in einem Kriege, der vor rund hundert Jahren eine Neuordnung der politischen Dinge in Europa gebracht hatte, nämlich in dem vieljährigen Kampfe Napoleons gegen England. Als nämlich Kaiser Napoleon ein-

[33]) Abteilung für Aus- und Einfuhrbewilligung (A 8) des preußischen Kriegsministeriums.

[34]) E. Grünfeld: Die deutsche Außenhandelskontrolle (Die Politik der Sperren), Bonn-Leipzig 1922, S. 57 f.

sehen mußte, daß seine militärischen und maritimen Machtmittel nicht ausreichten, um England auf die Kniee zu zwingen, griff er zu einem wirtschaftlichen Druckmittel, indem er die Kontinentalsperre im Jahre 1806 über England verhängte, um so mit wirtschaftlichen Mitteln zu erreichen, was ihm militärisch versagt blieb. Als Auswirkung dieser Kontinentalsperre fand auch der Kompensationsverkehr bereits Anwendung. Neurath erwähnt aus dieser Zeit einen Brief Napoleons vom 8. August 1811 an Bernadotte, in dem es heißt: „Ich werde Ihnen für 20 Mill. Frcs. Kolonialwaren geben, die ich in Hamburg habe. Sie geben mir für 20 Mill. Eisen. Ich brauche in Antwerpen Eisen und habe Ueberfluß an englischen Kolonialwaren.“ [35])

Der Kompensationsverkehr ist also ein Gegenstück zu der mit fortschreitender Kriegsdauer zunehmenden Ausdehnung des naturalen Güteraustausches im Innern des Reiches. Denn die wachsende Ausdehnung des Kompensationsverkehrs ist auf dieselben Grundlagen zurückzuführen wie beim inländischen Naturaltausch, nämlich in erster Linie auf die zunehmende Knappheit an Waren, insbesondere an Gegenständen des täglichen Bedarfs und an Lebensmitteln sowie in zweiter Linie auf die wenig stabilen Währungsverhältnisse der Kriegs- und Nachkriegsjahre.

Die konstitutiven Merkmale sind, wie sich aus der Definition ergibt, [36]) 1. sein internationaler Charakter, 2. seine naturalwirtschaftliche Grundlage und 3. die vertragliche Festsetzung von Art und Umfang des gegenseitigen Güterverkehrs.

Der Kompensationsverkehr ist also eine Erscheinungsform des internationalen Handels. Im Gegensatz zum Naturaltausch, der von Privatpersonen betätigt wurde, bildeten, wie bereits oben [37]) erwähnt, beim Abschluß von Kompensationsverträgen die Privatpersonen die Ausnahme, die Staaten aber die Hauptrolle.

In den meisten Kompensationsverträgen sind zwei Staaten Vertragspartner. Es ist nun aber theoretisch denkbar und in Abkommen auch praktisch durchgeführt, daß als Abweichung vom Normalfall solche Verträge zwischen drei oder einer größeren Anzahl von Staaten getätigt werden. So kann z. B. ein Staat Waren benötigen, die ein zweiter liefern könnte. Dieser zweite Staat braucht aber nicht die Waren des ersten

---

[35]) O. Neurath: Durch die Kriegswirtschaft zur Naturalwirtschaft, München 1919, S. 191, sowie: Grundsätzliches über den Kompensationsverkehr (Weltwirtschaftliches Archiv. Zeitschrift für allgemeine und spezielle Weltwirtschaftslehre, 13. Band, Jena 1918), 1. Heft, S. 23 f.

[36]) Siehe Einleitung II. Kapitel, S. 8.

[37]) Siehe Einleitung II. Kapitel, S. 11 f.

Landes, sondern die eines dritten und der dritte nicht die Waren des zweiten Staates, sondern die des ersten. Es würde also nach Wolf[38]) lauten:

Staat A		Staat B		Staat C	
besitzt	braucht	besitzt	braucht	besitzt	braucht
Ware a	b	b	c	c	a
Wert + 500	— 300	+ 300	— 400	+ 400	— 500

Wenn nun diese Staaten einen gegenseitigen Kompensationsverkehr einrichten wollten, so würde Staat A seine Ware a gegen die Ware c des Staats C tauschen, um dann die Ware c gegen die Ware b des Staates B zu kompensieren. Es wäre also damit ein internationales Warenclearing geschaffen, das bei der angenommenen Verschiedenheit der Werte lediglich einen Spitzenaustausch von 200 Werteinheiten verlangen würde. In der Praxis würde ein derartiger Kompensationsvertrag zudem eine wesentliche Verbilligung im Transportwesen zur Folge haben, da eine unmittelbare Belieferung (Staat A liefert Ware a an Staat C, Staat B Ware b an Staat A usw.) stattfinden würde.

In ihrem Wesen gleichartig sind solche Verträge, bei denen beispielsweise Staat A und Staat B sowie Staat B und Staat C von einander völlig getrennte Abkommen unter denselben Voraussetzungen schließen.[39]) Hierbei kommt es dann vor, daß das eine Abkommen von der Durchführung des anderen abhängig gemacht wird.[40]) Doch würde in diesen Fällen weder ein Warenclearing geschaffen werden noch eine Verbilligung des Transportwesens stattfinden können.
In der Form der Lieferung ergaben sich Verschiedenheiten, je nachdem die staatlichen Organe als Eigenhändler oder als Vermittler auftraten. „Die Lieferung der Waren konnte dann entweder unmittelbar durch den Staat oder durch ein von ihm geschaffenes Organ erfolgen, oder sie konnte Privaten übertragen werden, in welchem Falle dann natürlich der zur Lieferung verpflichtete Staat für die Durchführung der Lieferungen zu sorgen und den Verkehr zu überwachen hatte."[41]) Aus diesem verschiedenen Auftreten der staatlichen Organe,

---

[38]) K. Wolf: Die naturalwirtschaftlichen Erscheinungen in der deutschen Volkswirtschaft während des Krieges und nach dem Kriege; ihre Ursachen, ihr Umfang und die Vorschläge zu ihrer Weiterbildung, Diss. Tübingen 1922, S. 74.

[39]) Ukraine—Rußland und Deutschland Ukraine siehe III. Teil III. Kapitel S. 64 und II. Teil II. Kapitel S. 52.

[40]) U.S.A.—Spanien und Spanien—Frankreich siehe III. Teil IV. Kapitel S. 71.

[41]) R. v. d. Borght: a. a. O., S. 252.

entweder als Eigenhändler oder als Vermittler privater Aus- und Einfuhr ergaben sich bei der Durchführung der Kompensationsverträge mehrfach Schwierigkeiten. Z. B. war bei den Verträgen zwischen Deutschland und Holland der Abschluß von derartigen Abkommen schon deshalb sehr erschwert, weil Holland wenig geneigt war, den Grundsatz des Freihandels aufzugeben und von Staats wegen in den transfrontialen Güterverkehr einzugreifen,[42]) während Deutschland seiner Kriegslage entsprechend seinen Außenhandel in starkem Maße kontrollieren mußte.

Zu den Kompensationsverträgen muß nach Neurath[43]) auch noch eine Art von „Kontingentverträgen" gerechnet werden.

Ein Kontingentvertrag ist ein Abkommen, bei dem eine begrenzte Menge von Gütern festgesetzt wird, mit der von allen in Betracht kommenden Interessenten zusammen bestimmungsgemäß verfahren werden soll unter gleichzeitiger Aufteilung dieser Menge auf die einzelnen Interessenten dergestalt, daß jeder in einem bestimmten Verhältnis daran Anteil hat.[44])

Bei den Kontingentverträgen, die bereits vor dem Kriege eine Rolle spielten, handelte es sich bis zum Kriegsausbruch in den meisten Fällen um Maximalkontingentsrechte. Die Brüsseler Zuckerkonvention von 1902 kannte z. B. ein solches Exportkontingent. Diese Maximalkontingentsrechte wurden nun im Laufe des Krieges immer mehr umgestaltet in Minimalkontingentspflichten. Die betreffenden Staaten verpflichteten sich gegenseitig, die im Vertrage bestimmten Warenmengen selbst zu liefern oder zur Ausfuhr frei zu lassen sowie ihre Lieferung tunlichst zu fördern. Die Durchführung der Lieferung bereitete insofern vielfach Schwierigkeiten, als die liefernden Unternehmer Fristen oder andere Bestimmungen der Verträge nicht innehielten oder Transportschwierigkeiten auftraten. Aus diesen Gründen wurden diesbezügliche Bestimmungen in die Verträge aufgenommen. So war z. B. bei fast allen Verträgen Deutschlands mit der Schweiz vereinbart, „daß die Regierungen die Lieferung bei den Lieferern betreiben und den Transport der Waren fördern werden."[45]) Auch der eben erwähnte Kontingentvertrag kann unter Umständen nach Wolf[46]) Kompensationsvertrag sein, „da er die gegen-

---

[42]) G. Haberland: Elf Jahre staatlicher Regelung der Ein- und Ausfuhr (Abhandlungen aus dem Staatswissenschaftlichen Seminar an der Universität Erlangen, Heft 3), S. 12.

[43]) O. Neurath: Durch die Kriegswirtschaft zur Naturalwirtschaft, München 1919, S. 193.

[44]) Meyer's Lexikon, 7. Auflage, 6. Band, Leipzig 1927, S. 1711.

[45]) O. Neurath: Durch die Kriegswirtschaft zur Naturalwirtschaft, München 1919, S. 193.

[46]) K. Wolf: a. a. O., S. 70.

seitige Aufrechnung der gelieferten Warenmengen bestimmt und die Waren ihrer Art und Minimalmenge nach festlegt." Als entscheidender Unterschied zwischen einem Kontingentvertrag und einem Kompensationsvertrag muß die Tatsache angesehen werden, daß beim Kompensationsvertrag die Lieferung von der Gegenlieferung unbedingt abhängig gemacht wird, während beim Kontingentvertrag in den meisten Fällen eine derartige Abhängigkeit nicht besteht, vielmehr sehr oft der freie Handel innerhalb des Kontingents zur Betätigung zugelassen wird.

Gegenstand der Kompensationsverträge waren nicht allein Handelswaren, sondern auch — allerdings nur in Ausnahmefällen — die Verrichtung von irgendwelchen Arbeiten, die aus technischen oder anderen Gründen nicht im Inlande gemacht werden konnten, dann die Stellung von Frachtraum oder die Gewährung von Kredit. So sind z. B. in einem Abkommen Oesterreichs mit Jugoslavien[47]) Reparaturen an Lokomotiven und Eisenbahnwagen und eine Leihe von Lokomotiven und Eisenbahnwagen sowie bei einem Vertrage Deutschlands mit Polen[48]) der Eisenbahntransport von Kartoffeln als Gegenleistung vereinbart worden. Ein bekanntes Beispiel für Verträge über Laderaum ist das Abkommen zwischen der Entente und Schweden vom Juni 1918, das die Zufuhr notwendiger Waren nach Schweden vorsah gegen eine Stellung von 400 000 Tonnen Schiffsraum zur Verfrachtung von Seiten Schwedens.[49])

Daneben gab es bei Kompensationsverträgen noch Fälle, bei denen neben bestimmten Warenlieferungen und Erleichterungen des Warenaustausches auf der anderen Seite als Gegenleistung Vorschüsse gewährt wurden. Abkommen dieser Art sind häufiger geschlossen worden, so z. B. mehrfach zwischen der Schweiz und Frankreich.[50]) In diesen Verträgen hatte sich die Schweiz verpflichtet einem französischen Bankkonsortium monatliche Vorschüsse zu gewähren, die als Gegenleistung für die Einfuhr Frankreichs nach der Schweiz zu betrachten waren. Es handelt sich also dann um Verträge, bei denen zwar die Gegenseitigkeit der Lieferungen gewährleistet war, aber die Lieferung nicht Zug um Zug erfolgte, wie es in den meisten Fällen der Kompensationsabkommen der Fall war.

Was die Rolle und Stellung des Geldes im Kompensationsverkehr anlangt, so erfolgte grundsätzlich eine gegenseitige Aufrechnung der gelieferten Güter oder sonstigen Leistungen.

[47]) Siehe III. Teil IV. Kapitel, S. 74.
[48]) Siehe II. Teil II. Kapitel, S. 50.
[49]) Siehe III. Teil IV. Kapitel, S. 70.
[50]) Siehe III. Teil IV. Kapitel, S. 66.

Da der Güterverkehr nach dem Grundsatz: Ware gegen Ware vor sich ging, kam im Grunde dem Gelde nur die Bedeutung als Wertmaß oder tertium comparationis sowohl bei der Aufstellung des Kompensationsprogrammes, als auch bei der Abwicklung des Kompensationsverkehrs zu. Aber, da in den meisten Fällen ein völliger Ausgleich der Lieferungen nicht stattfand, ist außer bei der Aufstellung des Programmes noch die Verwendung des Geldes zur Begleichung der sich ergebenden Spitzen nötig. Als Beispiel für die Rolle des Geldes im Kompensationsverkehr sei der Friedensvertrag der Ukraine mit den Mittelmächten vom 9. 2. 1918 herangezogen.[51]) Hier heißt es unter anderem im VII. Artikel, der die Einrichtung eines Kompensationsverkehrs behandelt: „Die Preise der Produkte beim Warenaustausch werden auf Grund gegenseitiger Vereinbarungen durch eine Kommission festgesetzt." „Die Verrechnung erfolgt in Geld."

Der Idealfall eines Kompensationsvertrages liegt also dann vor, wenn der Wert der beiderseitigen Lieferungen oder Leistungen gleich ist und sich deckt, daher auch eine Barzahlung irgendeiner Art entfällt. Wie eben erwähnt, kann aber auch ein derartiger Kompensationsvertrag des Faktors Geld nicht entbehren, insofern als der Wert der Waren oder Leistungen schließlich in Geld auszudrücken war. In diesem Fall stellte also das Geld nicht Wertübertragungsmittel, sondern nur Wertmaß dar. Bei einem solchen Idealfall würde es etwa bei einem Schema heißen:

Staat A liefert 100 Einheiten à 10 M. von Ware a im Gesamtwert von 1000 M.

Staat B liefert 50 Einheiten à 20 M. von Ware b im Gesamtwert von 1000 M.

Abgesehen von diesem vielleicht seltenen Idealfall war wohl bei der Mehrzahl der Kompensationsverträge das Wertverhältnis der vereinbarten Wirtschaftsleistungen derart, daß eine Uebereinstimmung hinsichtlich der Höhe des Wertes nicht bestand. In diesen Fällen mußte also ein Spitzenausgleich in bar, ähnlich wie im Bankgeschäft,[52]) erfolgen. Ein derartiger Normalfall würde also etwa lauten:

Staat A liefert Ware a im Werte von 1000 M. an Staat B
und
Staat B liefert Ware b im Werte von 800 M. an Staat A.

In diesem Falle bliebe bei der gegenseitigen Abrechnung ein offener Posten von 200 M. zur Bezahlung in bar übrig.

[51]) Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1918 (Abdruck aus den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik), Jena 1918, S. 590.

[52]) Siehe Einleitung II. Kapitel, S. 6.

Ein besonderes Merkmal ergibt sich häufig aus der Praxis der Kompensationsverträge, wenn auch dieses nicht zu den konstitutiven Merkmalen gerechnet werden kann, nämlich die Kurzfristigkeit derartiger Abkommen. So wurden die meisten derartigen Abkommen, da sie in den meisten Fällen eine fortlaufende Lieferung darstellten, nur auf einige Monate befristet. Versuche, die bei den Friedensverträgen der Mittelmächte mit den russischen Nachfolgestaaten [53]) unternommen wurden, um den Kompensationsverträgen eine längere Dauer zu ermöglichen, scheiterten an den umwälzenden Vorgängen des Herbstes 1918.

Es ist nun noch die Frage zu prüfen, wo der Kompensationsverkehr anfängt und wann er aufhört. Die Praxis dieser Verträge macht es der wirtschaftshistorischen Forschung schwer, diese Frage klar zu beantworten, da die Grenzen des Kompensationsverkehrs außerordentlich flüssig waren, so daß je nach der wirtschaftlichen Lage diese oder jene Abweichung vom Normalfall der Kompensationsverträge zu ihrer Durchführung gewählt wurde.

[53]) Siehe II. Teil II. Kapitel, S. 52.

I. Teil.

Der Kompensationsverkehr Deutschlands während des Krieges.

I. Kapitel.

Entstehung und Ausbildung des Kompensationsverkehrs in Deutschland während des Krieges.

Die Umwandlung, die sich anläßlich des Kriegsausbruches am Weltmarkt vollzog, kam so unerwartet, daß in den ersten Wochen des Krieges beide kriegführenden Parteien ebenso wie die Neutralen sich nur allmählich in die veränderten Verhältnisse hineinfanden. Am ehesten gelang dies wohl in England. Denn dieser wichtigste Staat im Welthandel beherrschte zugleich den Seehandel. Da England mit Frankreich und Rußland zusammen die europäischen Gewässer fast ausschließlich kontrollieren konnte, war es in der Lage, allen europäischen Staaten, in der Hauptsache aber den Neutralen, die Erzeugnisse ihrer eigenen Länder sowie ihrer Dominien und Kolonien ganz nach ihrem Dafürhalten zu liefern oder vorzuenthalten. Außerdem konnten sie auch die Erzeugnisse der ganzen überseeischen Welt den neutralen europäischen Staaten sperren. Dieser Machttatsachen waren sich die Feindbundstaaten von Kriegsbeginn an voll bewußt und hierauf fußt auch die im Kriege vom Feindbund durchgeführte Blockade- und Kontrollpolitik gegenüber den Neutralen. Deutschland konnte dieser Uebermacht nur seine eigene Erzeugung entgegenstellen, die durch den Krieg sowieso teils stark beeinträchtigt, teils erheblich für Kriegsbedarf in Anspruch genommen war. Als Tauschmittel im transfrontialen Güterverkehr vermochte Deutschland nur noch wenige Artikel zu stellen, wie Kohlen, Eisen und Stahl, Teerfarben, Arzneimittel, Kali und ähnliches.[1]) Aber diese Austauschmittel konnten auch nicht voll ausgenützt werden, da der Eigenbedarf sehr groß

[1]) K. Helfferich: a. a. O., S. 202.

war. Außerdem waren die meisten Waren der Konkurrenz Englands, Frankreichs und Amerikas ausgesetzt. Man mußte also an kompetenter deutscher Seite darauf sehen, bei den wenigen Trümpfen, die vorhanden waren, mit möglichst wenigen Opfern möglichst viele Vorteile herauszuholen. „Dazu war nötig die planmäßige Verfügung über unsere für die Ausfuhr verfügbaren Waren. Schon die unbedingte Sicherung des eigenen Bedarfes für Kriegs- und Wirtschaftszwecke hatte bald einzelne Ausfuhrverbote erforderlich gemacht. Die Notwendigkeit, unsere Ausfuhr als Mittel im Wirtschaftskampf um die Neutralen zu verwerten, machte es vollends unmöglich, die Ausfuhr und die Ausfuhrbedingungen in dem Belieben des einzelnen Produzenten oder Händlers zu belassen. Nicht minder wurde die Regelung der Einfuhr notwendig. Wir konnten einmal die ohnedies gewaltigen Schwierigkeiten der Heranziehung ausländischer Zufuhren nicht dadurch ins Unermeßliche steigen lassen, daß deutsche Aufkäufer auf den überlaufenen neutralen Märkten sich gegenseitig eine schrankenlose Konkurrenz machten, die Preise unvernünftig in die Höhe trieben und die sonstigen Gegenforderungen des Auslandes maßlos erhöhten. Wir mußten ferner mit unserer beschränkten Kaufkraft für ausländische Waren haushalten und die für uns beschaffbaren Beträge an fremder Valuta für den Ankauf der am dringendsten benötigten Waren verwenden. Schließlich ließ die Tatsache, daß die Einfuhr wichtiger Waren nur in bestimmten Mengen und nur gegen Zugeständnisse unsererseits auf dem Gebiete der Ausfuhr zu erreichen war, gar keine andere Wahl als eine planmäßige Regelung auch der Einfuhr. Das sind die zwingenden Gründe, aus denen die vielgescholtene Reglementierung und Zentralisation unserer Aus- und Einfuhr entstand.“ [2])

Von Seiten der Wirtschaft wurde dieser Zentralisation der Ein- und Ausfuhr wegen der Ausschaltung der Privatinitiative im großen und ganzen lebhafter Widerstand entgegengesetzt. Denn die Ueberseekaufleute fürchteten mit Recht, durch die staatlichen Zentralstellen um viele Verdienstmöglichkeiten geschmälert zu werden. Dazu trat die Besorgnis, die vielen Fäden in der Weltwirtschaft im Laufe des sich immer länger hinziehenden Krieges ganz zu verlieren und bei Friedensschluß bei völlig veränderten Verhältnissen von neuem anfangen zu müssen.

Die erste Organisation, die zum Zwecke der Reglementierung gegründet wurde, war die Zentraleinkaufsgesellschaft. Sie war die älteste deutsche Kriegsorganisation, wahrscheinlich sogar die älteste Kriegsorganisation des Weltkrieges.[3])

[2]) K. Helfferich: a. a. O., S. 203 f.

[3]) Lübbert: Die Zentraleinkaufsgesellschaft (Kriegspresseamt) Berlin 1917, S. 2.

Am 2. August 1914 wurde sie ins Leben gerufen unter dem Namen „Reichseinkauf" mit der Aufgabe, Deutschland mit Lebensmitteln und Futtermitteln aus dem neutralen und möglichst auch aus dem feindlichen Auslande zu versorgen. Anfangs wurde der Sitz der Gesellschaft von den maßgebenden Stellen nach Hamburg gelegt, um dadurch besser amerikanische Zufuhren über Skandinavien hereinzubekommen. Da dies infolge der Blockade beinahe unmöglich war, wurde die Gesellschaft bereits nach wenigen Monaten nach Berlin verlegt, um die nötige Fühlung mit den betreffenden militärischen und zivilen Stellen besser aufrecht erhalten zu können. Gleichzeitig wurde die Gesellschaft in „Zentraleinkaufgesellschaft" umbenannt und ihr Rechte und Pflichten einer Firma gegeben, um besser im Auslande arbeiten zu können.[4]) In den ersten zwölf Monaten der Tätigkeit war dieses Organ nur eine Einkaufseinrichtung des Reiches für bestimmte unrentable Geschäfte. Alle Geschäfte, die der Handel nicht machte, da er nichts daran verdienen konnte oder weil das Risiko ihm zu groß war, machte die Zentraleinkaufsgesellschaft. Im Laufe der Zeit wurde aber eine Monopolisierung des Einkaufs nötig, da die Vorräte im neutralen Auslande mit der Zeit sich erschöpften und die wachsende Konkurrenz der deutschen und österreich-ungarischen Händler und der Zentraleinkaufsgesellschaft am neutralen Markt die Preise in die Höhe trieb. Aber auch der Stand der deutschen Währung erforderte ein solches Vorgehen. „Die Einkäufe im Auslande fanden ihre Begrenzung in dem Bestande ausländischer Zahlungsmittel, die ja durch die Anforderngen der deutschen Heeresleitung an die Rüstungsindustrie, den Export von Eisen und Kohlen in dem früheren Umfange und damit die Schaffung von ausländischen Guthaben für Deutschland unmöglich gemacht haben."[5]) Es lag also nicht so, daß man die Einkäufe im Auslande einschränkte, um nicht teuer kaufen zu müssen, sondern, daß man sehr häufig nicht kaufen konnte, weil einfach keine ausländischen Zahlungsmittel vorhanden waren. Die Tätigkeit der Einfuhrorgane mußte sich also auch auf die Ausfuhr erstrecken. Dazu kam noch, wie schon erwähnt, als drittes, die Beschaffung von ausländischen Zahlungsmitteln, die für die Bezahlung des Einfuhrüberschusses erforderlich waren. In organisatorischer Beziehung gab es nun natürlich eine ganze Anzahl amtlicher Stellen, die sich mit der Einfuhr und Ausfuhr befaßten. Zwischen militärischen und zivilen Stellen gab es oft Reibungen, die hauptsächlich in der Engherzigkeit bei der Beurteilung von Ausfuhraufträgen seitens des Kriegsministeriums begründet lagen. Da sich aber die Ueberzeugung, daß eine Hebung der deutschen Ausfuhr, sowie der Zahlungsbilanz

[4]) Lübbert: a. a. O., S. 2.
[5]) Lübbert: a. a. O., S. 5.

und des Markkurses im Auslande unbedingt notwendig sei, bald bei allen maßgebenden Stellen durchsetzte, einigte man sich auf folgende Grundsätze:„

1. Verhinderung der Schwächung unserer Wehrkraft durch unseren Außenhandel;
2. tunlichste Begünstigung der Ausfuhr, soweit mit militärischen Belangen irgendwie vereinbar;
3. Verhinderung der Stärkung der feindlichen Wehrkraft durch die Ausfuhr Deutschlands und seiner Verbündeten;
4. weitgehende Ausnutzung des verbündeten und neutralen Auslandes für Heereszwecke.“ [6])

Im September 1914 bereits wurde eine Austauschkommission gebildet, die aus Vertretern des Reichsamtes des Innern, des Auswärtigen Amtes, des Reichsmarineamtes, des preußischen Kriegs- und Landwirtschaftsministeriums und der Zentraleinkaufsgesellschaft bestand.[7]) Als dann die Verhältnisse infolge der langen Kriegsdauer kritischer wurden und die Devisen stark im Kurs stiegen, wurde vom Reichsamt des Innern im Dezember 1916 die Ausfuhrkommission gebildet, um eine bessere Außenhandelskontrolle zu besitzen. Diese Ausfuhrkommission bestand aus dem Reichskommissar für Ein- und Ausfuhrbewilligung als Vorsitzenden, je einem Vertreter des Auswärtigen Amtes, des Reichsamtes des Innern, des Reichsmarineamtes, des Reichsschatzamtes, der Reichsbank und zweier Vertreter des Kriegsamtes.[8]) In Ergänzung dieser Ausfuhrkommission wurde außerdem noch im Juli 1917 ein „Einfuhrausschuß“ beim Reichsamt des Innern errichtet, der aber am Februar 1918 zum neu errichteten Reichswirtschaftsamte gehörte. Er bestand aus je einem Mitglied des Reichsamtes des Innern, des Auswärtigen Amtes, des Reichsmarineamtes, des Handelsministeriums, des Kriegsernährungsamtes, der Reichsbank, des Reichskommissariates, ferner aus drei Vertretern des Kriegsministeriums, davon zwei des Kriegsamtes.[9]) Alle Ein- und Ausfuhrgeschäfte waren zu ihrer Genehmigung an diese Ausschüsse gebunden; ohne sie konnten keine Auslandsgeschäfte getätigt werden.

Nun durfte in der Ausnützung der neutralen Staaten nicht schematisch verfahren werden. Denn die Abhängigkeit der einzelnen Länder von den Mittelmächten und ihren Austauschgütern wie von der Entente war sehr verschieden. Die Schweiz war zum Beispiel mehr von deutscher Kohle abhängig, als die skandinavischen Staaten, die auf dem Seewege

---

[6]) E. v. Wrisberg: a. a. O., S. 270 f.
[7]) E. Grünfeld: Die deutsche Außenhandelskontrolle (Die Politik der Sperren)- Bonn-Leipzig 1922, S. 70.
[8]) E. Grünfeld: a. a. O., S. 71.
[9]) E. Grünfeld: a. a. O., S. 73.

von England oder den Vereinigten Staaten Zufuhren leichter erhalten konnten. Diese Abhängigkeitsverhältnisse waren aber auch während des Krieges vielerlei Schwankungen ausgesetzt. Im allgemeinen hat Deutschland in den ersten Jahren des Krieges vorwiegend einzelne Kompensationsgeschäfte mit benachbarten Staaten abgeschlossen. Es wurden also bei dringendem Bedarf einzelne wichtige Ein- und Ausfuhrgeschäfte verhandelt und durchgeführt, wenn die Neutralen bestimmte Gegenleistungen für die deutsche Ausfuhr gewährten. Neben diesen Warengeschäften, mehrfach auch in Verbindung mit ihnen, wurden auch mit neutralen Geldinstituten Kreditgeschäfte abgeschlossen, die auf Eröffnung von Krediten für die Bezahlung des Einfuhrüberschusses hinzielten.[10]) Im Laufe der Zeit zeigte es sich aber bald, daß der Einzeltausch auf die Dauer nicht befriedigte, da nur ein sehr kleiner Teil des Einfuhrbedarfes durch solche Einzelkompensationsgeschäfte gedeckt werden konnte. Man suchte deshalb mit den neutralen Nachbarn zu längeren und umfassenderen Abkommen zu gelangen. In ihnen sicherten sich die betreffenden vertragschließenden Staaten gegenseitige Berücksichtigung der einzelnen Interessen bei der Handhabung von Ausfuhrgenehmigungen oder -verboten zu. Hierbei kam es für Deutschland hauptsächlich darauf an, durch geschicktes Vorgehen und großzügige Behandlung der betreffenden Fragen das neutrale Ausland für spätere, vielleicht dringendere Lieferungen geneigt zu erhalten und darüber hinaus den Widerstand der Neutralen gegenüber dem Druck der Entente zu stärken. Hierbei mußte in erster Linie verhindert werden, daß die von der Entente verlangten sowie die zum Schutze der Wirtschaft erlassenen Ausfuhrverbote durchgeführt wurden. Oder es mußte darauf hingezielt werden, bereits erlassene Verbote wieder rückgängig zu machen oder mindestens zu mildern. „Wenn auch diese Abmachungen insofern der Präzision des Einzelaustauschgeschäftes ermangelten, als die Leistung und Gegenleistung nicht ziffernmäßig festgelegt war, so hatten wir doch eine wirksame Handhabe, um auf eine sinngemäße Ausführung zu dringen.“[11])

Nach den Versuchen der Einzelkompensationsabmachungen ging man also in Deutschland von Regierungsseite dazu über, sich mit den neutralen Staaten über längere Abkommen in Verbindung zu setzen, um für einen größeren Zeitraum mit einer bestimmten Ein- und Ausfuhr rechnen zu können. Am ehesten gelang dies mit der Schweiz, die ja in mannigfaltiger Beziehung in Abhängigkeit von Deutschland war. Ferner wurden wichtige Abkommen mit Dänemark und Schweden sowie

[10]) K. Helfferich: a. a. O., S. 210.
[11]) K. Helfferich, a. a. O., S. 211.

mit der unter starkem englischen Druck stehenden holländischen Regierung geschlossen. Durch diese Abmachungen konnten auch größere Lücken der deutschen Einfuhr ausgefüllt werden. Auch haben diese Kompensationsverträge einen gewissen Anteil daran, daß Deutschland eine Einfuhr in weit größerem Maße gelungen ist, als allgemein angenommen wird. Eine Gegenüberstellung der deutschen Einfuhr- und Ausfuhrzahlen während des Krieges, soweit sie bekannt sind, möge dies veranschaulichen:

	Einfuhr:	Ausfuhr:
1913	10,8 Milliarden M.	10,1 Milliarden M.
1915	7,1 „	3,1 „
1916	8,4 „	3,8 „
1917	7,1 „	3,4 „ [12])

Nach weiteren Veröffentlichungen betrug der deutsche Spezialhandel

	im Jahre 1913	im Jahre 1914	im Jahre 1915
in der Einfuhr:	10 769	9012	7158 Mill. M.
in der Ausfuhr:	10 097	7609	3335 „ „

	im Jahre 1916	im Jahre 1917	im Jahre 1918
in der Einfuhr:	8262	7335	7396 Mill. M.
in der Ausfuhr:	4021	3704	4973 „ „ [13])

Da eine rechnerische Uebereinstimmung der beiderseitigen Zahlenwerte nicht besteht, seien noch die amtlichen Gesamtzahlen angeführt.[14]) Danach betrug die Einfuhr vom August 1914 bis Dezember 1918: 31,8 Milliarden Mark und die Ausfuhr: 16,5 Milliarden Mark. Wenn auch die Milliarden von 1916 ab nicht mehr als Goldmilliarden angesprochen werden können, so ist doch aus dieser Tabelle ersichtlich, daß trotz der Blockade der Entente eine Einfuhr von den Neutralen und über die Neutralen in größerem Umfange möglich war, als allgemein angenommen wird. In starkem Maße war dagegen die Ausfuhr zurückgegangen, die ja in der Vorkriegszeit in erheblichem Maße in nunmehr feindliche Staaten abgesetzt worden war. Daß es Deutschland trotz der Blockade gelang, die Entente hauptsächlich auf dem Gebiete der Nahrungsmittel vom neutralen Markt teilweise zu verdrängen und einen großen Teil der neutralen Lebensmittelausfuhr für den Inlandskonsum zu sichern, sei an folgenden Beispielen dargestellt:

---

[12]) K. Helfferich: a. a. O., S. 215 f.

[13]) Gothaischer Kalender. Genealogischer Hofkalender und diplomatisch-statistisches Jahrbuch. 158. Jahrgang, Gotha 1921, S. 522.

[14]) Denkschrift der Reichsregierung für das deutsche Geld- und Währungswesen. Berlin 1920.

Holländische Ausfuhr

	nach Deutschland		nach England		
1913	19 000	Tonnen	7900	Tonnen	in Butter
1915	36 700	„	2500	„	„ „
1916	31 500	„	2200	„	„ „
1913	15 300	Tonnen	15800	Tonnen	in Eiern
1915	25 200	„	7800	„	„ „
1916	36 400	„	800	„	„ „
1913	16 100	Tonnen	19100	Tonnen	in Käse
1915	63 300	„	8400	„	„ „
1916	76 200	„	6800	„	„ „
1913	11 000	Tonnen	34000	Tonnen	in Schweinefleisch
1915	55 100	„	7600	„	„ „
1916	25 100	„	10300	„	„ „ [15])

In der Hauptsache ist der Grund für die Verschiebungen auf dem holländischen Markte zugunsten Deutschlands wohl darin zu suchen, daß die deutsche Nachfrage an den neutralen Märkten weitaus größer war als jene der Ententestaaten. Deutschland war daher mit Rücksicht auf die Dringlichkeit seines Bedarfes bereit, die höchsten Preise zu zahlen, zumal andere Bezugsquellen als diese Nachbarstaaten für Deutschland nicht zur Verfügung standen. Anders dagegen die Ententestaaten, denen gewissermaßen die ganze Welt offen stand.

II. Kapitel

Der deutsche Kompensationsverkehr während des Krieges.

Der Kompensationsverkehr mit Oesterreich-Ungarn, Bulgarien und der Türkei.

Infolge des von der Entente gezogenen Blockadenetzes war es natürlich, daß Deutschland und Oesterreich-Ungarn, zu denen im Verlaufe des Krieges noch die Türkei und Bulgarien als Bundesgenossen traten, sich gelegentlich unterstützten, sich mit den notwendigen Rohstoffen usw. aushalfen und auch während des Krieges zum Kompensationsverkehr griffen. Doch ist von dieser Möglichkeit des Naturalaustausches nur verhältnismäßig selten Gebrauch gemacht worden. Es lag dies daran, daß Oesterreich-Ungarn und vor allem Bulgarien und die Türkei wirtschaftlich schwache

[15]) K. Helfferich: a. a. O., S. 218 ff.

Länder waren, die in starkem Maße unterstützt werden mußten. Oesterreich-Ungarn mußte sogar wiederholt mit Lebensmitteln und Futtermitteln ausgeholfen werden, da die Donaumonarchie infolge schlechter und uneinheitlicher Organisation trotz weit besserer Nahrungsmittellage im späteren Verlaufe des Krieges in große Ernährungsschwierigkeiten geriet.[16]) Von einem systematischen Kompensationsverkehr ist nur wenig zu merken, und zwar auch nur in der zweiten Kriegshälfte im Handel mit Oesterreich-Ungarn. Bis dahin half man sich mit vereinzelten Geschäften. „Für den Warenverkehr war zunächst der Grundsatz maßgebend, daß jeder dem anderen geben sollte, was zur Erhaltung der Schlagfertigkeit notwendig gebraucht wurde und ohne Schädigung der eigenen Bedarfsnotwendigkeit abgegeben werden konnte."[17]) Dieser Warenverkehr sollte auf freier Basis beruhen, d. h. Kompensationen sollten nicht stattfinden. Nun stellten sich aber bald Unzuträglichkeiten z. B. wegen zu hoch geschraubter Bestellungen ein, denen das Kriegsministerium als Verbindungsstelle für die gegenseitigen Lieferungen durch Kompensationsabmachungen entgegenzutreten versuchte. Es wurden auf Grund dieser Abmachungen von deutscher Seite:

Sparmetalle und Roheisen, Kohle, Motorpflüge, Dünger, Jagdmunition und Flugzeugmaterial;

und auf Seiten Oesterreich-Ungarns:

Werkzeugstahl, Oele, Grubenholz, Obst, Wein, Wild, Geflügel, Leim und Flugzeugholz

geliefert.[18])

Genaue Zahlenangaben waren leider infolge der Geheimhaltung der betreffenden Akten nicht erhältlich, wie überhaupt die vielfach nur ungenauen Angaben aus militärischen und politischen Rücksichten erklärbar sind. Nur v. Wrisberg schreibt in seinem Buch einiges über die Not der Verbündeten und die deutschen Lieferungen. Doch sind auch seine Angaben unvollständig. Nach ihm betrugen z. B. die deutschen Lieferungen im Jahre 1917

an Roheisen	167 540	Tonnen
an Kernschrot	57 800	„
an Gußbruch	21 300	„

und im ersten Halbjahr 1928

an Roheisen	91 700	Tonnen
an Kernschrot	4 000	„
an Gußbruch	23 200	„ [19])

[16]) E. v. Wrisberg: a. a. O., S. 201, sowie K. Helfferich: a. a. O., S. 198.
[17]) E. v. Wrisberg: a. a. O., S. 206.
[18]) E. v. Wrisberg: a. a. O., S. 209.
[19]) E. v. Wrisberg: a. a. O., S. 221.

Viel schlimmer stand es aber in wirtschaftlicher Beziehung mit Bulgarien und der Türkei. Bulgarien, das vor dem Kriege eine stattliche Ausfuhr von Nahrungsmitteln zu verzeichnen hatte, geriet verschiedentlich in Nahrungsmittelkrisen und konnte dementsprechend seine Verbündeten nicht so mit Lebensmitteln beliefern, wie man es erwartet hatte. Aehnlich stand es mit der Türkei. Hilfe in größerem Umfange haben beide Staaten dagegen in Oelen, Fetten, Tabak, Wolle, Baumwolle, Seide und Metallen bringen können.[20]) Für diese Lieferungen kam ein Wirtschaftsabkommen in Betracht, das im Oktober 1917 zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn und Bulgarien geschlossen wurde. „In diesem Abkommen wurden genaue Bestimmungen über die von beiden Seiten zu liefernden Sorten, Mengen und Preise und über den Durchfuhrverkehr von Bulgarien nach den Neutralen festgesetzt.“[21]) Bei einem zahlenmäßigen Vergleich der vom Januar 1916 bis Dezember 1917 aus Bulgarien nach Deutschland eingeführten Rohstoffe mit den in der gleichen Zeit zu Heereslieferungen für Bulgarien verwendeten Rohstoffen ergibt sich, um ein Beispiel gegenseitiger Lieferungen anzuführen, folgendes:

	Einfuhr nach **Deutschland** aus **Bulgarien**		**Ausfuhr** aus **Deutschland** nach **Bulgarien**	
Metalle (einschl. Eisen und Erze)	85 028,5	Tonnen	183 800,8	Tonnen
Wolle und Webwaren	7 039,9	„	8 273,6	„
Gummi	—	„	349,9	„
Leder- und Gerbstoffe	—	„	5 443,0	„
Oele und Fette	575,2	„	338,4	„
Verschiedenes (Glas, Porzellan, Papier, Pech, Chemikalien usw.)	133,4	„	11 945,1	„
	92 777,0	Tonnen	210 150,8	Tonn.[22])

Im großen und ganzen waren die Verbündeten in ihrer wirtschaftlichen und finanziellen Kriegsführung auf Deutschland angewiesen. Die Vorschüsse, die Deutschland an seine drei Bundesgenossen während des Krieges gezahlt hat, betrugen denn auch insgesamt 10 700 Millionen Mark, davon rund 3900 Millionen Mark in bar und 6800 Millionen durch Begebung und Hinterlegung von Schatzanweisungen.[23])

---

[20]) K. Helfferich: a. a. O., S. 199 f.
[21]) E. v. Wrisberg: a. a. O., S. 198.
[22]) E. v. Wrisberg: a. a. O., S. 198.
[23]) K. Helfferich: a. a. O., S. 171.

Von einem systematischen Kompensationsverkehr ist also nur im Handel mit Oesterreich-Ungarn Material auffindbar. Bulgarien und der Türkei gegenüber mußten fast alle Lieferungen kreditiert werden, während jede Einfuhr aus diesen Ländern bar bezahlt werden mußte. Diese Barzahlungen wurden von den Verbündeten oft sofort wieder, wie bereits erwähnt, auf neutralen Märkten verwendet, wodurch in vielen Fällen eine bemerkenswerte Verschlechterung der deutschen Valuta hervorgerufen wurde.[24]) Dieser unhaltbare Zustand wurde deswegen auch im Jahre 1917 abgeschafft.

Der Kompensationsverkehr mit der Schweiz.

Der Handelsverkehr mit der Schweiz war schon vor dem Kriege sehr ausgedehnt gewesen. So betrug die

Einfuhr nach Deutschland (Werte in Mark)[25])

im Jahre	im Welthandel	aus der Schweiz	%*)
1909	8 860 000 000	162 000 000	1,8
1910	9 310 000 000	174 000 000	1,9
1911	10 007 000 000	180 000 000	1,6
1912	11 018 000 000	206 000 000	1.9
1913	11 206 000 000	213 000 000	1,9

die Ausfuhr aus Deutschland (Werte in Mark)[26])

im Jahre	im Welthandel	aus der Schweiz	%*)
1909	6 859 000 000	413 000 000	6,0
1910	7 644 000 000	453 000 000	6,0
1911	8 224 000 000	482 000 000	5,9
1912	9 100 000 000	521 000 000	5,7
1913	10 199 000 000	536 000 000	5,3

Der Anteil Deutschlands an der Einfuhr in die Schweiz war im Durchschnitt der Jahre 1905—1914 fast 33 % und an der Ausfuhr der Schweiz im Durchschnitt der gleichen Zeitspanne 23,2 %.[27])

Naturgemäß mußte auch im Kriege die Schweiz für Deutschland von großer Bedeutung sein, wenn auch die Lage der Schweiz — eingekeilt zwischen die kriegführenden Staaten — viele Schwierigkeiten bot.

Die Wirtschaftspolitik der Schweiz, wie überhaupt der neutralen Staaten, stimmte mit der der kriegführenden Länder

[24]) E. v. Wrisberg: a. a. O., S. 171 f.

[25]) A. Nein: Entwicklung der deutsch-schweizerischen Handelsbeziehungen von 1869—1921 unter besonderer Berücksichtigung der Zolltarifabkommen. Diss. Erlangen 1921, S. 223.

*) Verhältnis des Schweizer Anteils an der deutschen Gesamtein- bezw. -ausfuhr.

[26]) A. Nein: a. a. O., S. 225.

[27]) A. Nein: a. a. O., S. 227 f.

insofern überein, als auch jene darauf bedacht waren, die Landesversorgung mit Lebensmitteln und Rohstoffen sicher zu stellen wie überhaupt schädliche Einflüsse des Krieges auf das neutrale Ausland hintanzuhalten. Insofern bestand also Uebereinstimmung. Darüber hinaus waren aber die neutralen Staaten bestrebt, mit beiden kriegführenden Gruppen, nicht zuletzt im Interesse des eigenen Exportes, in regem Wirtschaftsverkehr zu bleiben. Die kriegführenden Länder hatten jedoch in ihrer Außenpolitik sorgfältig darauf Bedacht zu nehmen, daß die in's neutrale Ausland gelieferten Waren auf Umwegen nicht wieder den Feindstaaten zuflossen und so zur Stärkung ihrer Widerstandskraft beitrugen. Diese Sorge führte schon bald zur Gründung von Kontrollstellen, die über Verwendung und Verbleib der Waren aus den Ländern der Vertragspartner wachen sollten. Diese Kontrollstellen waren meistens amtliche Organe und wurden jeweils von den kriegführenden Mächten mit Zustimmung der betreffenden neutralen Regierung in deren Hauptstadt oder in einem der wichtigsten Handelszentren eröffnet. In verschiedenen neutralen Staaten übernahmen auch die Regierungen oder Handelsorganisationen selber die Kontrolle über Verwendung und Verbleib der gelieferten Waren. Im Mai 1915 wurde zwischen der schweizerischen und der deutschen Regierung eine Verständigung erzielt, auf Grund welcher die „Treuhandstelle Zürich für die Einfuhr deutscher Waren in die Schweiz“[28]) geschaffen wurde. Dieses Abkommen sollte den Warenverkehr auf der Grundlage von Kompensationen regeln. Die Zufuhr von Kohlen, Eisen und Stahl sollte jedoch nicht unter die Kompensation fallen, doch wurde dafür gesorgt, daß die eingeführten Waren nicht dem Feinde zugute kämen. Diese Treuhandstelle wurde infolge des Beitrittes Oesterreich-Ungarns im August 1915 entsprechend erweitert. Durch die scharfen Maßnahmen der Entente gegenüber der Schweiz sah sich die deutsche Regierung gezwungen, die Kontrollstelle zweimal auszubauen und die Kontrollbestimmungen zu verschärfen. Dadurch entstanden im Januar 1918 die „Schweizerische Treuhandstelle für Ueberwachung des Warenverkehrs mit Geschäftsstellen in Bern und Zürich“ und am 15. Mai 1918 die „Schweizerische Treuhandstelle für Ueberwachung des Warenverkehrs S.T.S.“ in Bern.[29]) Die letztere Organisation wurde nach dem Muster der gegnerischen Gesellschaft, der „Société Suisse de Surveillance économique (S. S. S.)“ aufgebaut.

---

[28]) H. Sieveking: Schweizerische Kriegswirtschaft, Leipzig-Lausanne 1922, S. 14, sowie E. Grünfeld: a. a. O., S. 56.

[29]) Berichte über die Organisation, Entwicklung und Tätigkeit der Kontrollstellen. Bern 1919, S. 10 ff.

Als amtliche Stelle für den Kompensationsverkehr bestand in der Schweiz das „Kompensationsbureau der Handelsabteilung des Politischen Departements."[30])

Vor den von Staat zu Staat abgeschlossenen Abkommen, die im handelspolitischen Verkehr mit Deutschland im Jahre 1916 begannen, bestand ein reger Kompensationsverkehr einzelner Firmen untereinander. Dieser private Austauschverkehr stellte in den meisten Fällen die Fortsetzung der im Frieden gepflogenen Handelsgeschäfte dar und erstreckte sich deshalb auf vielerlei Handelsgüter. Man wollte durch diesen Kompensationsverkehr der in der Hauptsache durch die starken Valutaschwankungen hervorgerufenen Unsicherheit entgehen. Da aber infolge der immer weiter verschärften Ein- und Ausfuhrbestimmungen die Unsicherheit im transfrontialen Güterverkehr wuchs, zogen sich viele Firmen freiwillig von ihren Auslandsgeschäften zurück. Aus diesen Gründen konnte ein privater Austauschverkehr auf die Dauer nicht genügen. So kam es denn zu staatlichen Kompensationsabkommen. Bis zum ersten bekannt gewordenen Vertrag vom September 1916 wurden vom Kompensationsbureau der Handelsabteilung des Politischen Departements in Bern mit den deutschen Stellen Kompensationsgeschäfte durchgeführt, die aber von beiden Vertragsparteien nicht veröffentlicht worden sind. Einen Hinweis hierauf bietet das erste veröffentlichte Wirtschaftsabkommen vom *2.* 9. 1916. Hier heißt es: „Die durch den bisherigen Warenaustausch für die Schweiz erwachsene Kompensationsschuld gilt durch dieses Abkommen als getilgt."[31])

Wie so viele andere dieser Art war auch der erste veröffentlichte Vertrag vom *2.* 9. 1916 ein gemischter, bestehend aus einem Kontingentabkommen und einem Kompensationsvertrag. Im ersten Teil, dem Kontingentabkommen, gestand Deutschland der helvetischen Republik ein bestimmtes Kohlenkontingent zu, und zwar monatlich 253 000 Tonnen. Die Verteilung an die schweizerischen Verbraucher war im Abkommen genau vorgeschrieben. Es sollen erhalten:

die Bundesbahnen	28 000 Tonnen	Steinkohlen und Briketts
sowie	22 000 Tonnen	Koks,
die Nebenbahnen	5000 Tonnen	Steinkohlen und Briketts
und	2000 Tonnen	Koks,
die Gaswerke	51 000 Tonnen	Steinkohlen und Briketts
u. schließl. sollten	75 000 Tonnen	Steinkohlen und Briketts,
	60 000 Tonnen	Koks und
	10 000 Tonnen	Braunkohlenbriketts

[30]) J. Pentmann: Wirtschaftspolitische Normen des ausländischen Warenverkehrs während des Krieges (Zeitschrift für schw. Stastistik und Volkswirtschaft, Bern 1919, 55. Jahrg.), S. 211.

[31]) J. Pentmann: a. a. O., S. 215.

für den Hausbrand und die Industrie bestimmt sein. Außerdem waren in diesem Kontingentabkommen noch Lieferungen von Eisen und Stahl vorgesehen.

Neben diesem ersten Teil des Vertrages lief nun das eigentliche Kompensationsabkommen, und zwar wurden gegenseitig aufgerechnet auf Seiten der Schweiz:

> Zucht- und Nutzvieh, Milchprodukte, Konserven, Schokolade, Obst, Honig, Aluminium, Karbid, Ferro-Silizium usw.

und auf Seiten Deutschlands:

> Kartoffeln, Düngemittel, Zucker, Zink, Soda, Benzol, Kupfervitriol usw.

Das Abkommen hatte Gültigkeit bis zum 30. April 1917, wurde dann aber über diesen Zeitpunkt hinausgeführt und um drei weitere Monate verlängert.[32])

Nach Ablauf dieses Vertrages nebst seiner Verlängerung wurden bald wieder Verhandlungen über ein neues Abkommen gepflogen, die am 20. August 1917 zum Abschluß kamen. Diesmal wurden die Abmachungen über Lieferungen von Kohlen, Eisen und Stahl mit einem Kreditabkommen verquickt. In diesem Vertrage verpflichtete sich Deutschland zu einer monatlichen Lieferung von 200 000 Tonnen Kohlen sowie 19 000 Tonnen Eisen und Stahl. Dagegen hatte die Schweiz Kredite zur Verfügung zu stellen, und zwar sollte bei einer Lieferung bis zu 74 000 Tonnen Kohlen usw. kein Kredit gegeben werden, bei einer Lieferung von 100 000 Tonnen dagegen ein Kredit von 4 500 000 frcs., bei einer Lieferung von 150 000 Tonnen ein Kredit von 11 250 000 frcs., bei einer Lieferung von 200 000 Tonnen ein Kredit von 20 000 000 frcs. Bei einer etwaigen Lieferung von mehr Tonnen, als im Abkommen als Minimum verlangt wurde, trat eine entsprechend höhere Kredithingabe der Schweiz ein. Das Maximum des Kredites sollte indes 180 000 000 frcs. betragen.

Im Kompensationsabkommen wurden auf Seiten Deutschlands Lieferungen von Kunstdünger, Zucker, Sämereien, Benzin, Stroh, Zink und Zinkprodukte und auf Seiten der Schweiz solche von Schokolade, kondensierter Milch, Früchten, Konserven, 10 000 Stück Vieh, Ziegen und Obst vereinbart. Das Abkommen hatte Gültigkeit bis zum 30. April 1918.[33])

Bei der Erneuerung des deutsch-schweizerischen Abkommens im Frühjahr 1918 wurden von beiden Gruppen der Kriegführenden wiederholt angestrengte Versuche gemacht, durch

---

[32]) M. Nachimson: Die Wirtschaftslage der Schweiz im Weltkriege, Bern 1917, S. 28, und J. Pentmann: a. a. O., S. 215.

[33]) „Frankfurter Zeitung" vom 5. September 1917 und J. Pentmann: a. a. O., S. 215.

großes Entgegenkommen die Schweiz für sich zu gewinnen. Als dies infolge der bestimmten neutralen Haltung der Schweiz nicht gelang, wurden von beiden Seiten die Kontrollmaßnahmen verschärft. Am 15. Mai 1918 kam es dann zwischen der Schweiz und Deutschland wieder zu einem Abkommen, das bis zum 31. Januar 1919 befristet war. Deutschland verzichtete auf weitere Valutakredite, verdoppelte aber seine Kohlenpreise, eine Maßnahme, die in dem Rückgang der deutschen Valuta begründet war. Zur Lieferung wurden von deutscher Seite monatlich 200 000 Tonnen Kohlen und 19 000 Tonnen Eisen und Stahl zur Verfügung gestellt.[34])

Im eigentlichen Kompensationsabkommen standen wiederum auf Seiten der Schweiz insbesondere Milchprodukte und auf Seiten Deutschlands insbesondere Düngemittel in Austausch.[35])

Neben den in den bisherigen deutsch-schweizerischen Abkommen aufgeführten Waren, die dem Kompensationsverkehr dienten, nennt v. Wrisberg[36]) noch Zünder, Zünderteile, Maschinen, Kraftwagen und Baumwollerzeugnisse als Austauschwaren der Schweiz. „Das Verlangen von Kompensationen von Seiten der Schweiz diente wiederholt dazu, dieser die Möglichkeit zu geben, sich bei unseren Feinden einige Handelsfreiheit zu verschaffen. Freund und Feind hatten ein Interesse daran, das Schweizer Wirtschaftsleben nicht zu zerstören. So konnte sich die Schweiz auf ihre Abhängigkeit von Deutschland berufen, wo die Entente nicht in der Lage war, die benötigten Gegenstände zu liefern. Das galt insbesondere von Kohle und Stahl, von Waffen und Munition und anderem Heeresgerät. Andererseits vermochte z. B. die Schweiz auf dem Wege von Kompensationen, die in einer Reihe von Abkommen festgelegt wurden, von Deutschland durchzusetzen, daß dieses hochwertige Luxuserzeugnisse der Schweizer Exportindustrie, Stickereien, feine Uhren usw. selbst noch zu einer Zeit bezog, wo es mit Rücksicht auf seine gefährdete Währung die Einfuhr von Luxusgegenständen eingestellt hatte." [37])

Welche Bedeutung der Handel Deutschlands mit der Schweiz im Kriege gespielt hat, ist am besten aus der Handelsbilanz der Schweiz ersichtlich. Deutschland war im Frieden der Staat gewesen, mit dem die Schweiz den meisten Handelsverkehr gepflogen hatte. Auch im Kriege hat sich an diesem Zustand nur wenig geändert. Nur das Verhältnis der Einfuhr zur Ausfuhr beider Länder ist während des Krieges den

---

[34]) J. Pentmann: a. a. O., S. 217, und H. Sieveking: a. a. O., S. 22.
[35]) H. Sieveking: a. a. O., S. 22.
[36]) E. v. Wrisberg: a. a. O., S. 280.
[37]) E. Grünfeld: a. a. O., S. 59.

damaligen Zuständen entsprechend ein etwas anderes geworden. Es ergab sich

eine Einfuhr (Werte in Franken) in die Schweiz

im Jahre	insgesamt	aus Deutschland	% *)
1913	1 919 816 280	630 870 272	33
1914	1 478 408 489	481 077 938	33
1915	1 680 030 259	418 234 377	25
1916	2 378 504 618	472 321 363	20
1917	2 405 144 425	482 732 898	20
1918	2 401 462 715	619 499 717	26

und eine Ausfuhr aus der Schweiz (Werte in Franken)

im Jahre	insgesamt	nach Deutschland	% *)
1913	1 376 399 116	305 659 972	22
1914	1 186 887 049	274 490 649	23
1915	1 670 056 267	457 318 618	27
1916	2 447 714 778	708 577 800	29
1917	2 322 953 471	698 454 324	30
1918	1 963 171 375	445 184 804	23 [38])

Der Kompensationsverkehr mit Holland.

Auch im Verkehr mit Holland wurde zuerst freier Außenhandelsverkehr gepflogen. Infolge seiner starken Abhängigkeit von Übersee und seiner Eigenschaft als Seehandelsland war Holland von Ausbruch des Krieges an empfindlich geschädigt und ebenso wie die meisten neutralen Länder in immer größere Abhängigkeit von England geraten. Daher kam es auch, daß sehr bald, nämlich schon im November 1914, die erste Kontrollorganisation geschaffen wurde, und zwar im Gegensatz zu der im folgenden Jahre gegründeten schweizerisch-deutschen Treuhandstelle ohne staatliche Mithilfe, da die holländische Regierung dem privaten Handel möglichst freie Bahn lassen wollte. Gegründet wurde diese, sich „Nederlandsche Overzee Trust Maatschappy“ [39]) nennende Organisation von den großen niederländischen Schiffahrtsgesellschaften und Banken sowie einigen Großhandelsfirmen. Anfangs wurde sie auch von deutscher Seite als Kontrollstelle für den Verbleib der Waren benutzt.[40]) Später geriet sie aber unter den Ein-

*) Verhältnis des deutschen Anteils am Schweizer Außenhandel.

[38]) A. Schwabach: Die Einwirkungen des Weltkrieges auf die deutsch-schw. Handelsbeziehungen (Weltwirtsch. Archiv. Zeitschrift für allg. und sp. Weltwirtschaftslehre. 14. Band II. Jena 1919 S. 108 und A. Nein: a. a. O., S. 227.

[39]) E. Grünfeld, a. a. O., S. 55, und O. Jöhlinger: Der britische Wirtschaftskrieg und seine Methoden. Berlin 1918, S. 287.

[40]) E. Grünfeld: a. a. O., S. 55.

fluß des Handelsattachés der englischen Gesandtschaft im Haag, Sir Francis Oppenheimer. Als infolgedessen ein Arbeiten deutscherseits mit dieser Gesellschaft nicht mehr möglich war, behalf man sich mit der Verbleibsgewährung von wirtschaftlichen Verbänden und schickte zur Kontrolle des deutsch-niederländischen Handels einige Vertrauensmänner des deutschen Wirtschaftslebens und der Zentralstellen nach Holland.

Die Einfuhr Hollands betrug in Mill. Gulden aus

im Jahre	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Deutschland	1126	922	608	565	264	321
England	340	326	396		286	71
Frankreich	33	27	15		3	3
U. S. A.	442	300	331		198	23

und die Ausfuhr Hollands in Mill. fl. nach

im Jahre	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Deutschland	1478	1125	836	520	317	158
England	683	602	468		206	74
Frankreich	31	23	61		22	12
U. S. A.	131	164	132		37	10

[41])

Die Ausfuhr nach Deutschland war infolge der starken wirtschaftlichen Bindungen nach England hin sehr erschwert und, wie sich aus der Statistik ergibt, im Laufe des Krieges auch stark zurückgegangen. In dieser Not griff man genau so wie in der Schweiz zum Kompensationsverkehr. Ein privater Kompensationsverkehr fand aber nach Grünfeld [42]) zwischen Deutschland und Holland nicht statt.

Das erste Abkommen wurde bereits 1916 von der „Handelsstelle Haag, Hauptvertretung der deutschen Einkaufsgesellschaften" mit dem „Landbouw-Export-Bureau" getroffen, bei dem in kleinerem Umfange deutscherseits Lieferungen von Kohlen und Erzen, Holz und Kalk sowie holländischerseits solche von Lebensmitteln zugesagt wurden.[43])

---

[41]) Gothaischer Kalender. Genealogischer Hofkalender und diplomatisch-statistisches Jahrbuch. 156. Jahrg. Gotha 1919, S. 855, und 157. Jahrg. Gotha 1920, S. 900, ferner K. Storm: Die deutsch-niederländischen Handelsbeziehungen in der Vorkriegszeit und der Kriegszeit im Rahmen der niederl. Wirtschaftsentwicklung. Diss. Erl. 1923, Anhang, und The Statesman's Jearbook. Statistical and Historical Annual of the States of the World for the jear 1916, S. 1165, 1919, S. 1082, und 1921, S. 1107.

[42]) E. Grünfeld: a. a. O., S. 59.

[43]) K. Storm: a. a. O., S. 61.

Die Lebensmittellieferungen sollten ungefähr bei Milch 25 Prozent, bei Butter 75 Prozent, bei Käse ⅔, bei Gemüse, Obst und Marmelade 75 Prozent und bei Eiern 75 Prozent der holländischen Ausfuhr betragen. Außerdem war noch die Lieferung von Schweinefleisch, Rindfleisch und Geflügel von Seiten Hollands im Abkommen vorgesehen.

Zu einem großen Abkommen kam es dann am 10. Oktober 1917, wobei von deutscher Seite monatlich 230 000 Tonnen Kohlen sowie 20 000 Tonnen Eisen und Stahl und von holländischer Seite monatlich Fette, Butter, Käse, Gemüse und Frühkartoffeln in Aussicht gestellt wurden. Holland gewährte außerdem einen Kredit von 33 fl. für jede Tonne Kohle und von 150 fl. für jede Tonne Stahl.[44]) Der monatliche Kredit sollte sich nach den Literaturangaben bei voller Lieferung auf 11¼ Mill. fl. belaufen. Hier ergibt sich aber insofern ein rechnerischer Widerspruch, als in Wirklichkeit bei voller Lieferung der Kredit nur 10 590 000 fl. betragen würde. Das Abkommen lief am 31. März 1918 ab.

Zu einem dritten größeren Abkommen kam es dann noch im Juli 1918. Dieses hatte eine fünfmonatliche Geltung und sah ebenfalls deutscherseits die Lieferung von Kohlen, Eisen und Stahl und holländischerseits jene von Lebensmitteln, hauptsächlich von Milch, Käse und Früchten vor. Außer den genannten Lebensmitteln wurden auch Vieh, Konserven, Flachs sowie Pferde geliefert, die ebenfalls im Rahmen der Kompensation standen.[45])

Trotz aller Blockademaßnahmen war es Deutschland doch gelungen, mit Hilfe dieser Kompensationen einen Teil der holländischen Ausfuhr, vor allem der Lebensmittelausfuhr nach Deutschland zu lenken. Diese Tatsache sei an der Gegenüberstellung der deutsch-holländischen Einfuhr und Ausfuhr erwiesen:

Holland 1916 Einfuhr
(in 10 dz)

	aus Deutschland	aus England
Steinkohlen	3 568 396	1 379 985
Roheisen	37 416	10 228
Schmiede- und Bandeisen	324 492	7 167
Zement	377 604	1 474

[44]) Frankfurter Zeitung vom 11. 9. 1917, ferner K. Storm: a. a. O., S. 55, und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1917 (Abdruck aus den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik), S. 609.

[45]) K. Storm: a. a. O., S. 62 f.

Holland 1916 Ausfuhr
(in 10 dz)

	nach Deutschland	nach England
Kartoffeln	122 009	3 137
Kartoffelmehl	57 660	748
Butter	31 413	2 194
Margarine	2 896	158 372
Käse	76 377	6 849
Eier	30 364	795
Kakao, Schokolade	3 302	5 806
Reis	4 043	—
Hefe	—	6 426
Kaffee	58 690	—
Fleisch	49 307	1 406
Fische	119 673	1 857
Papier	1 254	16 527
Früchte	55 297	4 072 [46])

Die in der Statistik vorhandenen Lücken sind wohl daraus zu erklären, daß ein Handelsverkehr in den betreffenden Waren mit dem betreffenden Lande nicht stattgefunden hat. Aus dieser Gegenüberstellung geht deutlich hervor, daß Holland im Jahre 1916 von den im vorhergehenden aufgeführten Lebensmitteln weit mehr nach Deutschland als nach England geliefert hat. Eine Ausnahme davon bilden nur Margarine, Kakao und Schokolade.

Zieht man aber die durchschnittlichen Anteilsquoten der wesentlichen Länder am niederländischen Außenhandel in Betracht, so ergibt sich folgendes Bild: In der Vorkriegszeit betrug die Einfuhr aus Belgien 10 Prozent, aus Deutschland 24,6 Prozent und aus England 11 Prozent, in der Kriegszeit dagegen aus Belgien 3,7 Prozent, aus Deutschland 32,7 Prozent und aus England 17 Prozent, die Ausfuhr in der Vorkriegszeit nach Belgien 11,6 Prozent, nach Deutschland 51,1 und nach England 21 Prozent, in der Kriegszeit nach Belgien 6,3 Prozent, nach Deutschland 39,6 Prozent und nach England 24 Prozent.[47])

Die Einfuhr aus Deutschland ist also um ungefähr 8 Prozent während des Krieges gestiegen. In der gleichen Zeit erhöhte sich der Warenbezug aus England um ungefähr 6 Prozent. Bei der für Deutschland so wichtigen Ausfuhr aus Holland ist die Anteilsquote Englands um 3 Prozent während des Krieges gestiegen, diejenige von Deutschland aber um 11,5 Prozent gegenüber der Vorkriegszeit gefallen.

[46]) Europäische Staats- und Wirtschaftszeitung 1917, S. 213 f.
[47]) K. Storm: a. a. O., S. 20 f.

Eine Vermehrung der holländischen Einfuhr nach Deutschland gelang also nur für einen Teil der Lebensmittel. Man darf allerdings nicht vergessen, daß der britische Bedarf nicht so dringend war als etwa der deutsche, da England sich aus seinen großen Dominien und Kolonien, überhaupt aus der ganzen Welt fast ungehindert eindecken konnte. In der Tat legte auch England keinen allzu großen Wert auf eine tatsächliche Einfuhr von den neutralen Staaten. Es kam der englischen Politik weit mehr darauf an, die Ausfuhr von für die Kriegführung wichtigen Waren aus den neutralen Staaten nach Deutschland zu unterbinden, als etwa die Einfuhr aus diesen Ländern nach England bedeutend zu steigern.

Der Kompensationsverkehr mit Dänemark.

Im Verkehr mit Dänemark lagen die Verhältnisse für die deutsche Rohstoff- und Lebensmittelversorgung im allgemeinen günstiger, als dies bei Holland, der Schweiz, Schweden und Norwegen der Fall war. Als vorwiegender Agrarstaat hatte es ein großes Interesse daran, seine Erzeugnisse zu den hohen Preisen, die Deutschland bot, abzusetzen.[48]) Trotz starker Abhängigkeit von den überseeischen Importen, die England beherrschte, hat es Deutschland mit Lebensmitteln in ausgiebiger Weise versorgt. Die Einfuhr Dänemarks betrug in Mill. L (1 L = 18,16 Dän. Kr.)

im Jahre	1913	1914	1915	1916	1917	1918
aus Deutschland	328	264	200	265	237	316
aus England	134	145	253	336	284	196
aus Frankreich	21	17	13	19	13	4
aus Norwegen	9	17	28	40	30	47
aus Schweden	71	83	93	117	137	235
aus U. S. A.	87	84	314	311	214	37
und die Ausfuhr Dänemarks						
nach Deutschland	178	301	486	691	488	307
nach England	410	431	385	351	264	51
nach Frankreich	3	6	5	1	2	2
nach Norwegen	19	23	32	56	78	127
nach Schweden	34	38	67	63	113	186
nach U. S. A.	8	11	12	9	4	2. [49])

Als Kontrollorgan des Handelsverkehrs fungierten der „Industrierat“ und die „Grosserer Sozietät“ in Verbindung

[48]) E. Grünfeld: a. a. O., S. 59.
[49]) The Statesman's Jearbook 1918, S. 796, 1919, S. 793, 1921, S. 809.

den deutschen Vertretern.[50]) Kompensationsabkommen wurden in größerer Zahl abgeschlossen, und zwar deutscherseits durch die einschlägigen Zentralstellen. Es wurden keine großen Verträge abgeschlossen, sondern nur Kompensationsabmachungen mit den dänischen Organisationen über bestimmte Artikel, wie auf deutscher Seite Kohlen, Eisen, Kali, Salz usw. und auf Seiten Dänemarks Vieh, Fleisch, Käse, Butter, Eier, Fische, Pferde usw.[51])

Der gegenseitige Austausch war im Verlaufe des Krieges ziemlich lebhaft. Während die dänische Lebensmittelausfuhr nach Deutschland im Kriege weit höher war, und zwar nicht nur wert-, sondern auch mengenmäßig, ging die Ausfuhr nach England erheblich zurück, da England durch die Möglichkeit, sich an anderen billigeren Plätzen einzudecken, nicht gezwungen war, die hohen Preise in Dänemark zu bezahlen. So betrugen die dänischen Lieferungen

	nach Deutschland	nach England
in Butter		
1913	2 200 t	85 300 t
1915	25 200 t	66 300 t
in Schweinefleisch		
1913	3 800 t	9 400 t
1915	17 900 t	1 900 t
in Eiern		
1913	1 200 t	30 000 t
1915	13 000 t	18 800 t [52])

Der Kompensationsverkehr mit Schweden.

Wichtiger als Dänemark waren die beiden anderen skandinavischen Länder Schweden und Norwegen. In Schweden, das neben der Schweiz für die Belange der Heeresleitung das wichtigste neutrale Land war, war die politische wie wirtschaftliche Situation dank seiner geographischen Lage eine wesentlich einfachere als etwa in der Schweiz und Holland. England gegenüber konnte Schweden drohen bei starken Uebergriffen die Durchfuhr nach Rußland zu sperren, und Deutschland gegenüber konnte es auf die Notwendigkeit der eigenen Zufuhren wie auch aus Uebersee hinweisen.[53])

Auch durch die deutschfreundliche Stimmung der schwedischen Bevölkerung wurden die Verhandlungen für Deutschland günstig beeinflußt. Bei den Kompensationsabmachungen während des Krieges wurden auf deutscher Seite Kohlen,

[50]) K. Helfferich: a. a. O., S. 195.
[51]) E. v. Wrisberg: a. a. O., S. 281.
[52]) K. Helfferich: a. a. O., S. 219.
[53]) O. Jöhlinger: a. a. O., S. 232 f.

Kali, Farbstoffe, Chemikalien, auch Heeresgerät in größerem Umfange sowie Maschinen und auf Seiten Schwedens als Kompensationsgut Lebensmittel, Kupfer, Werkzeug-Maschinen, Pferde, Eisenerze, Holzstoff, Schwefelkiese, Zellulose, Ferrosilizium und Ferrolegierungen geliefert.[54])

Schweden erhielt z. B. von Deutschland Maschinen zur Bereitung von Zellulosefutter und zwar unter der Bedingung, daß 20 Prozent der Produktion an Deutschland wieder ausgeführt würden.[55]) Im Jahre 1917 trat dann eine Stockung der schwedischen Ausfuhr ein, da die ernste Lebensmittellage verschiedentlich eine Ausfuhr nicht dienlich erscheinen ließ. Soweit vom Jahre 1917 an Exporte stattfanden — z. B. zur Verminderung des Viehbestandes aus Anlaß der Futtermittelknappheit — dienten sie hauptsächlich als Kompensation für die von Schweden dringend benötigten Importartikel.[56])

Als infolge des schwedisch-englichen Tonnageabkommens im Jahre 1918 die Erzausfuhr aus Schweden ins Stocken geriet, gelang es den deutchen Behörden nach langen Verhandlungen dadurch einigermaßen erträgliche Verhältnisse zu schaffen, daß die Erzausfuhr nach Deutschland wieder aufgenommen wurde, wenn auch nur in wesentlich kleinerem Umfange. Die Verbleibsgewähr und Kontrolle über die zu liefernden Waren wurden wie bei Dänemark und Norwegen auch in Schweden von der Regierung selber übernommen.[57])

Der Kompensationsverkehr mit Norwegen.

Im Anfang des Krieges war der Handel mit dem dritten skandinavischen Staat, mit Norwegen, trotz der feindlichen Stimmung der Bevölkerung sehr lebhaft. Erst auf den starken Druck Englands im Jahre 1917 versiegte auch diese wichtige Quelle allmählich. Die Einfuhr Norwegens[58]) betrug (in Mill. Norw. Kr.) aus

im Jahre	1913	1914	1915	1916 *)	1917	1918
Deutschland	176	151	155	176	156	138
England	146	159	253	374	430	362
Schweden	84	78	75	132	162	221
Dänemark	32	33	39	75	104	138

*) ohne Transitverkehr

---

[54]) E. v. Wrisberg: a. a. O., S. 281, und K. Helfferich: a. a. O., S. 220.

[55]) E. Lohmeyer: Die schwedische Lebensmittelpolitik im Kriege. Greifswald 1922, S. 38.

[56]) E. Lohmeyer: a. a. O., S. 39.

[57]) E. Grünfeld: a. a. O., S. 55.

[58]) Gothaischer Kalender 1920, S. 915, sowie The Statesman's Jearbook 1915 S. 1190, 1916 S. 1199, 1918 S. 1136, 1919 S. 1113, 1921 S. 1140.

und die Ausfuhr Norwegens nach

im Jahre	1913	1914	1915	1916*)	1917	1918
Deutschland	89	92	192	291	150	85
England	104	112	187	274	302	313
Schweden	26	35	67	68	56	97
Dänemark	10	20	33	43	19	42

*) ohne Transitverkehr.

Auch hier fand mehrfach Kompensationsverkehr statt, der sich bei Deutschland auf Kohlen, Farben, Chemikalien, Kali sowie Kriegsmaterial erstreckte und auf Seiten Norwegens Norgesalpeter, Eisenerze, Schwefelkiese, Kupfer, Nickel, Feinzink, Tran und Fische betraf.[59]) Die Verbleibsgewähr wurde wie bei Schweden von der Regierung übernommen.[60])

Der Kompensationsverkehr mit Rumänien.

Mit Rumänien wurden, bevor es in die Reihen der Kriegsgegner trat, verschiedentlich Kompensationen gepflogen. Rumänien war dem Druck des britischen Wirtschaftskrieges durch seine geographische Lage entrückt und infolge der Sperrung der Dardanellen konnte fast nur ein Absatz an die Mittelmächte in Frage kommen. Nun hatte Rumänien 1914 und 1915 sehr reiche Getreideernten gehabt. Die natürliche Folge war, daß die Mittelmächte alles versuchten, um in den Besitz der großen Vorräte zu gelangen. Hier machte sich wieder in vollem Umfange der Mißstand bemerkbar, daß die einzelnen Händler sich gegenseitig überboten, was die ohnedies schon hohen Preise der Rumänen noch erhöhte. Dazu traten große Transportschwierigkeiten sowie die den Mittelmächten ziemlich feindselige Stimmung in Rumänien. So konnte nur die Zentralisation der Einfuhr Wandel schaffen. Die Zentraleinkaufsgesellschaft schloß sich nunmehr ihrerseits mit der österreichischen Kriegs-Getreide-Verkehrsanstalt und der ungarischen Kriegs-Produkten-Aktiengesellschaft zu einheitlichem Vorgehen zusammen.[61]) Im Einverständnis mit der rumänischen Regierung wurde am 7. April 1916 eine besondere Gesellschaft, die „Deutsche Ausfuhr-Zentraleinkaufsgesellschaft, Bukarest" gegründet, der auf rumänischer Seite die „Rumänische Zentralkommission, Berlin" entsprach.[62]) Durch Verträge zwischen den Regierungen wurden bereits im Dezember 1915 und im März 1916 Kompensationsabmachungen geschlossen,

[59]) E. v. Wrisberg: a. a. O., S. 281, und K. Helfferich: a. a. O., S. 220.
[60]) E. Grünfeld: a. a. O., S. 55.
[61]) K. Helfferich: a. a. O., S. 207.
[62]) Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1916, S. 283.

wobei Deutschland und seine Verbündeten Kohlen, Farbstoffe, Chemikalien, Düngemittel, landwirtschaftliche Maschinen und anderes und Rumänien Getreide, Oel, Mais, Futtermittel sowie sonstige Bodenprodukte zum Austausch stellten.[63])

Zum Beispiel sei erwähnt, daß es gelang, 2,7 Millionen Tonnen Getreide zu erträglichen Preisen und Austauschbedingungen für den deutschen Bedarf zu sichern.[64]) Durch den Eintritt Rumäniens in den Krieg Ende August 1916 fanden jedoch diese für Deutschland sehr wichtigen und wertvollen Kompensationen ein jähes Ende.

Der Kompensationsverkehr Oesterreich-Ungarns mit Italien.

Während es zwischen Deutschland und Italien zu Kompensationsabkommen, wie sich aus der vorhandenen Literatur ergibt, nicht gekommen ist, griff Oesterreich-Ungarn schon frühzeitig — im Frühjahr 1915 — zu dem System des Naturalaustausches im Handel mit Italien. Es ist dies zugleich das erste derartige Abkommen, daß Oesterreich-Ungarn im Kriege schloß. Der Vertrag sah auf österreichisch-ungarischer Seite die Lieferung von Holz in zu bestimmender Menge gegen eine italienische Lieferung von Lebensmitteln aller Art vor.[65])

Doch dürfte der praktische Erfolg dieses Vertrages nicht besonders groß gewesen sein, da bereits im Mai 1915 Italien an Oesterreich-Ungarn den Krieg erklärte.

---

[63]) K. Helfferich: a. a. O., S. 208, ferner Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1916, S. 283.
[64]) K. Helfferich: a. a. O., S. 268.
[65]) R. v. d. Borght: a. a. O., S. 252.

II. Teil.

Der Kompensationsverkehr Deutschlands in der Nachkriegszeit.

I. Kapitel.

Fortbildung des deutschen Kompensationsverkehrs nach dem Kriege.

Nach dem unglücklichen Ausgang des Krieges, der die Reparationen an die Siegerstaaten, eine stark gesunkene Währung, einseitige Meistbegünstigung und andere Schwierigkeiten brachte, sah man sich in Deutschland gezwungen, an dem in der Not des Krieges eingeführten System der deutschen Aus- und Einfuhrkontrolle festzuhalten. Denn mit dem Waffenstillstand und dem Friedensschluß waren die Verhältnisse auf dem Binnenmarkt wie auf den internationalen Märkten kaum besser geworden. Dies betont auch v. d. Borght,[1]) wenn er sagt, daß der Kompensationsverkehr zwar im Kriege entstanden sei, aber nicht mit ihm verschwinden werde. Die durch den Krieg geschaffenen besonderen Verhältnisse, die den Kompensationsverkehr nötig gemacht haben, können nicht sofort beseitigt werden. Die Voraussetzungen, unter denen der Kompensationsverkehr als Ausweg erscheinen konnte, nämlich der allgemeine Warenhunger, ferner die noch zu erwartende Fortdauer der behördlichen Regelung und Beeinflussung der Aus- und Einfuhr und des Wirtschaftslebens überhaupt sowie die Unstetheit der Valutaverhältnisse in den verschiedenen Staaten dauerten nach v. d. Borght ja noch an. Gerade die Unstetheit der Valuta sollte hierbei eine gewichtige Rolle spielen und die Rückkehr zu den bisher üblichen Formen des internationalen Verkehrs außerordentlich hemmen.

Die Prophezeiungen v. d. Borght's haben sich in der Nachkriegszeit vollauf bestätigt. Die schweren Erschütterungen, die der Weltkrieg in der Binnenwirtschaft und im transfrontialen Güterverkehr der kriegführenden und der neutralen Staaten mit sich brachte, konnten naturgemäß nicht mit der Einstellung der Feindseligkeiten verschwinden. Auch hatte

[1]) R. v. d. Borght: a. a. O., S. 254.

die fast gänzliche fünfjährige Abgeschlossenheit vom Weltmarkt den Kreisen des deutschen Außenhandels jeden Ueberblick über Markt- und Preisverhältnisse beim transfrontialen Güterverkehr genommen. So kam es, daß man auch nach dem Kriege das System der Kompensationsverträge beibehielt. Als die anderen Staaten sofort nach Kriegsende dazu übergingen, Hochschutzzollmauern zu errichten, da war es der Kompensationsverkehr, der die ersten Anbahnungen schaffte und die mit dem Ausbruch des Krieges abgebrochenen Fäden wieder anknüpfte. Der Friedensvertrag selbst brachte keine derartigen Verträge, auch die Sachlieferungen waren nur einseitige Leistungen ohne Kompensationscharakter.

Organisatorisch bestanden bei Beendigung der Feindseligkeiten die „Ausfuhrkommission" und der „Einfuhrausschuß".[2]) Da sich bei diesen Kommissionen mancherlei Schwierigkeiten ergaben, formte man sie im Frühjahr 1919, den veränderten Verhältnissen Rechnung tragend, in einen diktatorischen Wirtschaftsarsschuß um. Dieser verlor aber bald an Wert und fand schon nach acht Wochen ein stilles Ende. An seine Stelle trat der „Ein- und Ausfuhrausschuß", eine gemeinsame Organisation des Reichswirtschaftsministeriums und des Ernährungsministeriums. An der Spitze stand der Staatssekretär der eben erwähnten beiden vereinigten Ministerien.[3])

Man wendete nun aber die Kompensationsverträge nicht nur bei einzelnen kurzfristigen Abmachungen an, man versuchte z. B. sogar so weit zu gehen, bei den Ostfriedensschlüssen des Jahres 1918 die Grundlagen für größere und längere Verträge dieser Art zu schaffen.[4]) Dies trifft, wie gesagt, aber nur für die Ostfriedensschlüsse des Jahres 1918 zu, bei dem endgültigen Vertrag von Versailles sowie bei den Verträgen von St. Germain, Trianon und Neuilly sur Seine waren derartige Abmachungen nicht vorgesehen.

II. Kapitel.

Der deutsche Kompensationsverkehr nach dem Kriege.

Der Kompensationsverkehr mit der Entente.

Schon in der Zeit des Waffenstillstandes sind solche Abmachungen getroffen worden. Wolff[5]) erwähnt einen Kompensationsvertrag vom 14. März 1919 zwischen der Entente

[2]) Siehe oben I. Teil I. Kapitel, S. 22.
[3]) E. Grünfeld: a. a. O., S. 75.
[4]) Siehe oben Einleitung II. Kapitel, S. 18.
[5]) K. Wolff: Die naturalwirtschaftlichen Erscheinungen in der deutschen Volkswirtschaft während des Krieges und nach dem Kriege; ihre Ursachen, ihr Umfang und die Vorschläge zu ihrer Weiterbildung. Diss. Tübingen 1922, S. 73.

und Deutschland. Die Entente verpflichtete sich hierbei zu einer Lieferung von Lebensmitteln aller Art an Deutschland. Von deutscher Seite waren 270 000 Tonnen in bar zu bezahlen und der Rest in Kohlen, Holz und Farbstoffen zu kompensieren.

In der nun folgenden Zeit fand der Kompensationsverkehr erst seine volle Ausdehnung.

Der Kompensationsverkehr mit der Schweiz.

Der intensive wirtschaftliche Verkehr, der im Kriege die helvetische Republik und Deutschland verbunden hatte und bei dem auch der Naturaltausch eine größere Rolle spielte, bewegte sich nach dem Waffenstillstande in derselben Richtung weiter. Zum ersten Male nach der Einstellung der Feindseligkeiten kam es zu einem Kompensationsvertrag zwischen beiden Staaten im Mai 1919. Deutschland verpflichtete sich dabei zu einer monatlichen Lieferung von 50—60 000 Tonnen Ruhrkohlen, 125 Waggons Thomasmehl und 250 Waggons Kalisalzen. Die Schweiz kompensierte dagegen mit Lebensmitteln aller Art. Das Abkommen sollte eine Zeitdauer bis 31. Oktober 1919 haben.[6])

Schon im Juni 1919 trat dieses Abkommen aber anscheinend außer Kraft und wurde durch einen neuen Vertrag ersetzt, der am 13. Juni 1919 zwischen dem Deutschen Reiche und der Schweiz abgeschlossen wurde. Das Abkommen regelte die Kompensationsabmachungen, wie folgt:

„Unter der Voraussetzung, daß die alliierten Regierungen die Beförderung ermöglichen, wird Deutschland liefern: monatlich 50 000 Tonnen Ruhrkohlen, 12 000 Tonnen linksrheinische Braunkohlenbriketts, Eisen und Stahl in zu bestimmender Menge, 250 Waggons Kalisalze, 125 Waggons Thomasmehl, ferner Rohzucker. Die Schweiz erteilt dafür Ausfuhrbewilligung für eine monatliche Lieferung von 50 Waggons Milcherzeugnissen, frischer Milch, 25 Waggons Vollreis, 15 Waggons Schokolade und Kakaopulver, 70 Waggons Frucht- und anderen Konserven. Auch übernimmt die Schweiz die Vermittlung von Rindvieh für die Dauer des Abkommens bis zu 5000 Stück sowie 2500 Ziegen."

Das Abkommen hatte eine Gültigkeit vom 1. Juni bis 30. November 1919.[7])

Nach Ablauf dieses Vertrages kam es dann im Juli 1920 zum letzten in der Literatur auffindbaren Kompensationsab-

[6]) Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1919, S. 259, sowie K. Wolf: a. a. O., S. 71.

[7]) Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1919, S. 329, ferner R. d. v. Borght: a. a. O., S. 253, und K. Wolf: a. a. O., S. 71.

kommen zwischen der Schweiz und Deutschland. Diesem Vertrag zufolge lieferte Deutschland monatlich 15—20 000 Tonnen Kohlen und Koks sowie 15 000 Tonnen Braunkohlen. Die Schweiz gab dagegen monatlich zu bestimmende Mengen von Frischmilch und Lebensmitteln ab. Dieser Vertrag hatte bei zweimonatlicher Kündigungsfrist Gültigkeit vom 15. Juli 1920 bis 15. Januar 1921.[8])

Als die Schwierigkeiten, die einem normalen Handelsverkehr entgegenstanden, allmählich wieder behoben werden konnten und die durch den Weltkrieg getrennten Staaten sich wirtschaftlich wieder näher kamen, geriet auch naturgemäß der nur ein Intermezzo in der Handelspolitik spielende Kompensationsverkehr mit der Schweiz in Wegfall.

Der Kompensationsverkehr mit Holland.

Im Gegensatz zum Handelsverkehr mit Holland in der Kriegszeit, der einen lebhaften Kompensationsverkehr gebracht hatte, flaute dieser nach dem Kriege sehr rasch ab, nicht zuletzt wohl deshalb, weil die holländische Regierung wie der holländische Handel den freien, staatlich ungebundenen Verkehr bevorzugten. Trotzdem mußte sich die niederländische Regierung entschließen, 1920 zum Mittel des Kompensationsverkehrs zurückzugreifen. So kam es am 8. Mai 1920 zu einem Abkommen mit Deutschland. Dieses verpflichtete sich monatlich 90 000 Tonnen Kohlen und Koks zu liefern, Holland gab dafür einen Kredit von 200 Millionen Gulden auf 10 Jahre, und zwar 60 Mill. zum Einkauf von Lebensmitteln und 140 Mill. zur Beschaffung von Rohstoffen. Das Abkommen war so gedacht, daß dieser Lebensmittelkredit zum größten Teil durch die Kohlenlieferungen abgedeckt werden sollte. Der Rohstoffkredit sollte in der Weise gewährt werden, daß durch Vermittlung einer zu diesem Zwecke geschaffenen Treuhandgesellschaft der deutschen Industrie die Mittel zum Bezug von Rohstoffen aus dem Auslande zur Verfügung gestellt werden sollten. In Höhe dieser Beträge, bzw. dieser Rohstofflieferungen hatte dann die deutsche Industrie in entsprechender Weise Fertigfabrikate zu liefern.[9]) Nach diesem Vertrage fanden wahrscheinlich keine naturalwirtschaftlichen Abkommen von Staat zu Staat mehr statt und man ging wieder zum geregelten geldwirtschaftlichen Außenhandel über.

---

[8]) Industrie- und Handelszeitung vom 11. Juli 1920 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1920, S. 544.

[9]) Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1920, S. 33, sowie Reichsgesetzblatt 1921, S. 56 f.

Der Kompensationsverkehr mit den skandinavischen Ländern.

Im Handelsverkehr mit den skandinavischen Staaten sind nach dem Kriege noch zwei Verträge von Bedeutung zu finden. Der erste wurde im Juni 1919 zwischen Norwegen und Deutschland abgeschlossen. Es wurden auf Seiten Deutschlands 10 000 Tonnen pflanzliche Fette gegen 750 000 Faß Salzheringe auf Seiten Norwegens ausgetauscht.[10])

Im Handel mit Dänemark fanden nach dem Friedensschluß, wie sich aus der vorhandenen Literatur ergibt, keine staatlichen Kompensationsabmachungen mehr statt.

Dies trifft auch auf Schweden zu, sofern man das Hauptgewicht auf staatlichen Vertragsabschluß legt. Dagegen fand noch ein privates Kompensationsabkommen von größerer Bedeutung zwischen Schweden und Deutschland statt. Der Vertrag wurde geschlossen einerseits von der „Deutschen Ökonomiegesellschaft" — einer von den deutschen Gewerkschaften im Jahre 1920 ins Leben gerufenen Außenhandelsorganisation — und andererseits von einem schwedischen Kreditkonsortium. Das Abkommen, das im Januar 1920 geschlossen wurde, sah auf schwedischer Seite Kredite vor, die zur Beschaffung von Rohstoffen dienen sollten, aber nur unter der Bedingung, daß die Valutaschuld durch die Ausfuhr von Fertigerzeugnissen, die aus den bezogenen Rohstoffen hergestellt werden sollten, getilgt würde. Deutschland hatte also Fertigfabrikate der Industrie aller Art zu liefern.[11]) Diese Art der privaten Abmachungen, die ja auch im Anfang des Kompensationsverkehrs in den Jahren 1915—1916 wiederholt zu beobachten war, nahm mit der allmählichen Lockerung des staatlich gebundenen Handels wieder zu. Deshalb dürften derartige private Kompensationen zwischen Deutschland und den skandinavischen Staaten in den Jahren 1919—1921 wieder häufiger vorgekommen sein.

Der Kompensationsverkehr mit der Tschecho-Slovakei.

Als die Donaumonarchie im Spätherbst 1918 durch die inneren Wirnisse und den unglücklichen Ausgang des Krieges auseinanderfiel und ihre Nachfolgestaaten sich mit Hochschutzzollmauern umgaben, wurde auch der vor dem Kriege und während des Krieges rege Handel Deutschlands mit seinen Nachbarn ein wesentlich anderer. Vor allem die

[10]) Frankfurter Zeitung vom 16. 6. 1919 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1919, S. 330.

[11]) Industrie- und Handelszeitung vom 29. 1. 1920 sowie Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1920, S. 72, und K. Wolf: a. a. O., S. 77.

Tschecho-Slovakei wurde durch Kredite und Aufträge der Ententestaaten vom bisherigen intensiven Handel mit Deutschland abgehalten. Aber dieser Zustand währte nicht lange. Vielmehr wurde die tschechische Regierung durch ihre schlechte Valuta und die verfehlte Politik der Ententekredite gezwungen, sich handelspolitisch anders zu orientieren. Man ging dazu über, mit den einzelnen Staaten gegenseitig befristete Verträge zu schließen, in welchen ein Austausch von Produkten in bestimmter Kontingenthöhe vorgesehen war. „Dabei trat auf Seiten der Tschecho-Slovakei die Lieferung von Erzeugnissen der Industrie und der Kohle in den Vordergrund. Zur Einleitung und Durchführung solcher Kompensationsverträge mit dem Auslande bediente man sich des eigens hierfür errichteten „Kontroll- und Kompensationsamtes für den internationalen Handel".[12])" Dieses Amt, das durch Verordnung der tschechischen Regierung errichtet wurde und am 2. April 1919 seine Tätigkeit in Prag aufnahm, wurde aus Vertretern der einzelnen Ministerien und einiger an der Regelung der Aus-, Ein- und Durchfuhr unmittelbar beteiligten Aemter und halbamtlichen Kommissionen und Zentralen gebildet.[13]) Eine aus diesen Gruppen zusammengesetzte Verwaltungskommission hatte die Grundsätze für die Bewilligung von Kompensationsgeschäften auszuarbeiten sowie die Entwürfe von Handels- und Kompensationsverträgen auszuarbeiten und zu genehmigen. Den Kontakt mit der tschecho-slovakischen Aus- und Einfuhrkommission hielt man dadurch aufrecht, daß das Präsidium des Sachverständigenkollegiums Beirat des Kontroll- und Kompensationsamtes für den internationalen Handel wurde. Dieses war seinerseits der Kommission für Außenhandel angegliedert.[14]) Das Kontroll- und Kompensationsamt hatte die Pflicht, die gesamte Kompensations- und Handelsvertragsagenda in sich zu vereinigen.

Dieses Amt wirkte nun an dem Zustandekommen der internationalen Kompensationsverträge mit. Es übte ferner eine selbständige Kontrolle über die Durchführung aller geschlossenen Verträge und Kompensationsabkommen aus. Hierbei hatte es hinsichtlich der Genehmigung von Kompensationsverträgen über öffentlich bewirtschaftete Gegenstände die Hauptentscheidung zu treffen. Als besondere Aufgabe war ihm dann noch die Kontrolle über alle von den Aus- und Einfuhrsyndikaten getroffenen und Kompensationsgeschäfte betreffenden Maßnahmen übertragen.[15]) „Das Kontroll- und

[12]) Ch. Kapferer: Die Außenhandelspolitik der Tschechoslowakei. Diss. Erlangen 1922, S. 41 f.
[13]) Ch. Kapferer: a. a. O., S. 41.
[14]) Ch. Kapferer: a. a. O., S. 42.
[15]) Ch. Kapferer: a. a. O., S. 42.

Kompensationsamt setzte von Fall zu Fall die Grundsätze für die Richtlinien und die Bedingungen aller mit dem Veredelungsverfahren zusammenhängenden Verträge fest. Zu dieser Aufgabe war ein besonderes, ständiges Komitee, das sich aus Vertretern des Finanz- und Handelsministeriums und des Kontroll- und Kompensationsamtes zusammensetzte, gebildet worden." [16])

Aus diesen Ausführungen ist leicht ersichtlich, welch großer behördlicher Apparat zur Durchführung des Kompensationsverkehrs in der Tschechei ins Leben gerufen wurde.

Von der Tschecho-Slovakei ist nun eine große Anzahl derartiger Abkommen abgeschlossen worden. Im Verkehr mit Deutschland sind in den Jahren 1918 und 1919 je ein, 1920 zwei und 1921 wieder ein Abkommen zu finden. Der erste Vertrag vom Dezember 1918 galt für das Jahr 1919. Nach ihm hatte Deutschland monatlich 10 000 Tonnen Steinkohlen und Koks, ferner Maschinen, elektrische Erzeugnisse, Chemikalien, Kali, Karbid, Zink sowie Aluminium in zu bestimmenden Mengen zu liefern, wogegen die Tschecho-Slovakei die Ausfuhr von 70 000 Tonnen Braunkohlen, 50 Tonnen Marmelade, 50 Tonnen Pflaumenmus, ferner Kaolin, Graphit, Grubenholz, Bauholz und Nutzholz in zu bestimmenden Mengen sowie 26 Waggons Hartblei in monatlichen Lieferungen freigab. Das Abkommen hatte Gültigkeit bis zum Friedensschluß.[17])

Das zweite Abkommen vom 1. Juli 1919 sah einen Austausch von oberschlesischer Kohle gegen böhmische Braunkohle in jeweils zu bestimmenden Kontingenten vor. [18])

Der dritte Vertrag, der im Januar 1920 zustande kam und noch im gleichen Monat in Kraft trat, bezog sich auf eine deutsche Lieferung von 2000 neuen Güterwagen gegen eine tschechische Lieferung von 1000 Waggons Zucker. [19]) Mit diesem Vertrage sollten die schwierigen Transportverhältnisse des jungen Staates behoben werden.

Das andere Abkommen des Jahres 1920, am 29. Juni abgeschlossen, hatte wieder Kohlenkompensationen zum Inhalt. Es wurden von Deutschland 105 000 Tonnen Steinkohlen und Koks gegen 202 000 Tonnen Braunkohlen sowie 4000 Tonnen Steinkohlen aus den böhmischen Bergwerken von der Tschecho-Slovakei ausgetauscht. Dieses Abkommen hatte Gültigkeit bis zum 31. Dezember 1920, wurde aber im Februar 1921 in einigen Punkten abgeändert und gleichzeitig auf

---

[16]) Ch. Kapferer: a. a. O., S. 42.
[17]) K. Wolf: a. a. O., S. 73 und „Vossische Zeitung" vom 11. 12. 1918.
[18]) K. Wolf: a. a. O., S. 73.
[19]) „Vossische Zeitung" vom 15. 1. 1920.

mehrere Monate verlängert.[20]) Bei der Verlängerung dieses letzten Abkommens wurden die Kontingente für Kohlen etwas erhöht und in weitere Kompensation traten auf deutscher Seite Chemikalien und Maschinen. Dafür lieferte die Tschecho-Slovakei neben anderem Knöpfe und Malz. Die Verlängerung lief bis Juni 1921.

„Die Kompensationspolitik konnte sich mit ihrem schwerfälligen Apparat den sich rasch ändernden Bedürfnissen der einzelnen Industriezweige nicht anpassen und den fortwährenden Aenderungen auf dem Absatzmarkt nicht in entsprechender Weise nachkommen. Sie ging aus von dem merkantilistischen Grundsatz der gebundenen Wirtschaftsform und beachtete nicht, daß sich auf dem Markte der Warennachfrage das Verhältnis des Warenverkaufes zu Gunsten der Käufer und Konsumenten verschoben hatte, ganz abgesehen davon, daß mit Verringerung der Kaufkraft des Geldes der meisten Staaten eine allgemeine Aenderung der Absatzverhältnisse in Bezug auf die Vorkriegszeit eingetreten ist. Das Festhalten an der Kompensationspolitik und der gebundenen Wirtschaft hat der tschecho-slovakischen Industrie den Verlust großer Absatzgebiete im Ausland gebracht. Auf der anderen Seite sahen die tschecho-slovakischen Kreise, wie andere Staaten, unter anderen vor allem Deutschland, die Unbeweglichkeit des tschecho-slovakischen Exporthandels dazu ausgenützt haben, um die Absatzmärkte der ehemals größten Absatzgebiete der tschecho-slovakischen Industrie, die Nachfolgestaaten, mit Erfolg zu bearbeiten.“ [21])

Wenn Kapferer sagt, daß Deutschland die Unbeweglichkeit des tschecho-slovakischen Exporthandels ausgenützt habe, um Absatzgebiete zu erobern, so kann dem nicht so ohne weiteres beigestimmt werden. Denn Deutschland hatte ebenso wie die Tschecho-Slovakei den staatlich kontrollierten Außenhandel und den Kompensationsverkehr, hatte also darin die gleichen Außenhandelsgrundlagen. Der Grund der deutschen Konkurrenz ist wohl vielmehr darin zu suchen, daß die Tschecho-Slovakai von 1918 an denselben Wettbewerbsbedingungen ausgesetzt war wie Deutschland schon immer, während sie früher ein Bestandteil des Zollgebiets der Donaumonarchie gewesen war. Natürlich waren durch diese Verschiebungen auch Veränderungen am Absatzmarkt bedingt.

Die Tschecho-Slovakei schloß auch mit einem der ehemaligen Verbündeten, nämlich mit Bulgarien, einen Kompen-

---

[20]) Reichsgesetzblatt 1920, S. 2227, ferner Industrie- und Handelszeitung vom 29. 7. 1920, sowie Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1920, S. 543.

[21]) Ch. Kapferer: a. a. O., S. 44.

sationsvertrag, und zwar im Mai 1919. Zur Kompensation standen auf Seiten der Tschecho-Slovakei Zucker und auf Seiten Bulgariens Tabak in beiderseits zu bestimmenden Mengen. [22])

Der Kompensationsverkehr mit Polen.

Mit den Nachfolgestaaten Rußlands, mit Polen vor allem, wurden wiederholt Kompensationsabkommen geschlossen. Rußland, das vor dem Kriege eines der wichtigsten Ein- und Ausfuhrländer für Deutchland war, mußte mit seinen Nachfolgestaaten naturgemäß nach Beendigung der Feindseligkeiten wieder von erheblicher Bedeutung für den deutschen Außenhandel werden. Mit Polen wurden im Jahre 1919 zwei Verträge und einer im Jahre 1920 abgeschlossen. „Gerade bei diesen Abmachungen mit Polen spielt offenbar auch die Valutafrage stark hinein. Polen braucht die deutschen Waren, aber der Wertstand der polnischen Valuta ist so ungünstig, selbst gegenüber dem der deutschen, daß an einen anderen Weg nicht gedacht werden kann." [23])

Im ersten Vertrag vom 4. Juni 1919 tauschte Polen 90 000 Tonnen Speisekartoffeln sowie verschiedene Gewerbeerzeugnisse gegen 30 000 Tonnen Kohlen und einige Industriefabrikate aus. Ferner rechnete man auf Seiten Polens 5000 Tonnen Kartoffeln gegen den Transport von 60 000 Tonnen Kartoffeln über deutsche Bahnen nach der Tschecho-Slovakei gegenseitig auf. [24]) Gegenstand des Kompensationsvertrages waren also nicht allein Warenlieferungen, was die Regel ist, sondern auch Transportleistungen.

Das zweite Abkommen vom 22. Oktober 1919 verpflichtete Deutschland zur Lieferung von 75 000 Tonnen Kohlen und 50 000 Tonnen Steinkohlen. Dagegen versprach Polen 6 Millionen Zentner Kartoffeln. [25])

Bei dem dritten und zugleich größten Abkommen, das im Januar 1920 in Kraft trat, hatte Deutschland 5 Monate lang je 75 000 Tonnen Kohlen, einmal während der Vertragsdauer 50 000 Tonnen Kohlen und 400 Waggons Kali sowie zur Leihe 5000 Zisternen, 100 Lokomotiven und 300 Waggons zu liefern. Polen dagegen kompensierte mit 880 000 Zentner Kartoffeln, 100 000 Gänsen, 20 000 Zentner Melasse und 1 000 000 Liter Spiritus. [26])

---

[22]) Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1919, S. 260.

[23]) R. v. d. Borght: a. a. O., S. 253.

[24]) „Frankfurter Zeitung" vom 4. 6. 1919 und R. v. d. Borght: a. a. O., S. 253.

[25]) „Deutsche Allgemeine Zeitung" vom 27. 10. 1919 und R. v. d. Borght: a. a. O., S. 253.

[26]) „Berliner Börsen-Courier" vom 20. 1. 1920 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1920, S. 32.

Nach diesem Abkommen wurden vermutlich wegen der inzwischen eingetretenen politischen Spannung keine weiteren staatlichen Kompensationsverträge zwischen Deutschland und Polen mehr getroffen.

Der Kompensationsverkehr mit Rußland.

Der russische Außenhandel wurde durch den eingetretenen politischen Umschwung und die Vernichtung fast jeder Privatinitiative in die Hand von Staatstrusts gelegt. So könnte man meinen, daß angesichts der beiderseitigen Erschütterungen der Währungen ein reger Austauschverkehr zwischen Rußland und Deutschland eingesetzt hätte. Das war aber nicht so. Deutscherseits wurde zwar mehrfach versucht, Rohmaterialien und anderes auf Kompensationswege zu erlangen, aber die russische Regierung, die innerpolitisch zu sehr beschäftigt war und wohl auch Einflüsse des kapitalistischen Auslandes befürchten mußte, schloß sich in jenen Jahren noch sehr ab. Auch stand nur eine beschränkte Anzahl von Austauschgütern zur Verfügung. Nur im Herbst 1918, aber noch vor dem Waffenstillstand, wurde zwischen Deutschland und dem neurussischen Staat ein Kompensationsabkommen geschlossen, bei dem auf deutscher Seite Kohlen, Arzneimittel, Farbstoffe sowie Maschinenmaterial für die Petersburger Industrie und auf russischer Seite Metalle, Asbest, Schmieröle, Flachs, Hanf und Textilien ausgetauscht wurden.[26])

Da die wirtschaftliche Lage Rußlands und hauptsächlich die Schwankungen seiner Produktion keine Grundlagen für einen geregelten Austauschverkehr bildeten, sind, soweit sich feststellen ließ, keine Abkommen dieser Art mehr geschlossen worden.

Der Kompensationsverkehr mit Litauen.

Auch mit dem russischen Nachfolgestaat Litauen kam es zu einem Kompensationsabkommen. Der Vertrag wurde im Jahre 1920 geschlossen und sah den Austausch von 5000 Tonnen Kohlen gegen Holz und landwirtschaftliche Erzeugnisse in zu bestimmender Menge auf Seiten Litauens vor.[28]) Das Abkommen hatte Gültigkeit bis zu einem Jahre.

Zu weiteren staatlichen Kompensationen scheint es zwischen beiden Staaten nicht gekommen zu sein.

---

[27]) R. v. d. Borght: a. a. O., S. 253, sowie Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1918, S. 595.

[28]) Industrie- und Handelszeitung vom 11. 6. 1920.

Der Kompensationsverkehr mit Finnland.

Ein Abkommen wurde am 29. Juli 1918 zwischen der „Zentraleinkaufsgesellschaft" und dem finnischen Staat geschlossen, und zwar fungierte die „Zentraleinkaufsgesellschaft" als Beauftragte der deutschen Regierung. Es wurden getauscht auf Seiten Deutschlands 1 350 000 Kilo Zucker gegen 374 055 Kilo Butter auf Seiten Finnlands. „Kompensiert wurden also ungefähr drei Einheiten Zucker gegen eine Einheit Butter." [29])

Diese Angabe stimmt aber mit den angegebenen Zahlen nicht genau überein. Denn es müßten nach dieser Behauptung ungefähr 1 122 165 Kilo Zucker gegen 374 055 Kilo Butter stehen. Das Abkommen blieb in Gültigkeit bis zum Friedensschluß Deutschlands mit der Entente.

Der Kompensationsverkehr mit der Ukraine.

Mit der Ukraine wurden längere Verhandlungen über die Einführung eines Kompensationsverkehrs gepflogen und außerdem in dem am 9. 2. 1918 geschlossenen Friedensvertrag (VII. Artikel) die allgemeinen Bestimmungen über einen kompensatorischen Warenaustausch festgestezt. Für das Wirtschaftsjahr 1918 wurde dann zwischen der Ukraine einerseits sowie Deutschland und Österreich-Ungarn andererseits ein besonderer Kompensationsvertrag am 10. September 1918 abgeschlossen. In diesem Abkommen hatten Deutschland und Österreich-Ungarn Kohlen und Mineralöle und die Ukraine Getreide, Vieh, Zucker und andere Nahrungsmittel und Rohstoffe zu liefern.[30])

Die Lieferungen der Ukraine wurden nach einem bestimmten Verteilungsschlüssel zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn aufgeteilt. Dieses Abkommen wurde nun von der Ukraine mit einem Kompensationsvertrag mit Rußland verquickt. So erhielten Rußland indirekt deutsche und österreichisch-ungarische, beziehungsweise Deutschland und Österreich-Ungarn russische Waren über die Ukraine. Über das russisch-ukrainische Kompensationsabkommen wird später noch zu reden sein.[31]) Ob dieser Kompensationsvertrag zwischen der Ukraine und den Mittelmächten in größerem Umfange verwirklicht worden ist, muß bezweifelt werden, da die im Spätherbst 1918 eingetretenen politischen Verhältnisse einen solchen Verkehr wohl unmöglich gemacht haben.

---

[29]) F. Legueu: Essai sur la Politique Commerciale de l' Allemagne depuis 1914. Paris 1923, S. 102.

[30]) R. v. d. Borght: a. a. O., S. 253; ferner K. Wolf: a. a. O., S. 71, und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1918, S. 590.

[31]) Siehe III. Teil, III. Kapitel.

III. Teil.

Der Kompensationsverkehr bei den neutralen Staaten, im feindlichen Auslande und bei den Nachfolgestaaten.

I. Kapitel.

Der Kompensationsverkehr der Neutralen unter sich.

Der Handelsverkehr der Neutralen war naturgemäß den großen Erschütterungen, die der Krieg mit sich brachte, im allgemeinen ebenso ausgesetzt, wie der Handel der Kriegführenden. Infolge der scharfen Handhabung der Blockade durch die Entente und der Gegenmaßnahmen der Mittelmächte traten häufig Stockungen von größerem Ausmaß im Außenhandel dieser neutralen Länder ein. Da im Jahre 1916 die Blockademaßnahmen auf Grund der Pariser Konferenz noch verschärft wurden, bewirkten sie im Zusammenhang mit den strengen Bestimmungen über die Erteilung von Exportlizenzen hauptsächlich von Seiten Englands, aber auch der anderen kriegführenden Staaten, eine starke Behinderung des Außenhandels der neutralen Länder. Dadurch wurde naturgemäß auch der Warenaustausch der Neutralen untereinander stark in Mitleidenschaft gezogen, da die Gefahr der Aufbringung ihrer Schiffe in alliierte Häfen drohte. Dort lagerte die Ware oft monatelang, wurde dann entweder wieder freigelassen oder verkauft. Auf diese Art und Weise wurden Abschlüsse von neutralen Staaten oder neutralen Kommissionen manchmal so gut wie illusorisch gemacht. Während so der Import oder die Durchfuhr aus den Ententestaaten oft stockte, war ein Ersatz aus anderen Ländern meistens nicht möglich infolge der auch dort herrschenden Knappheit der von den Neutralen am meisten begehrten Güter oder infolge Mangel an geeigneten Transportmitteln. Die natürliche Folge dieser Lage war, daß die neutralen Regierungen in vielen Fällen im Interesse der Sicherstellung des eigenen Bedarfes die Ausfuhr einer stren-

gen Regelung unterwarfen. Dabei konnte es sich nicht darum handeln, größtmöglichst zu exportieren, ohne auf den eigenen Bedarf Rücksicht zu nehmen, sondern nur darum, die Ausfuhr so zu gestalten, daß die im Inlande nicht vordringlich gebrauchten Güter zum Export gebracht wurden. Hierbei wurde noch darauf Bedacht genommen, auf Kompensationswege dringend erforderliche Waren hereinzubekommen.

Was nun den Verkehr von Neutralen zu Neutralen anbetrifft, so sind nur zwei Kompensationsverträge von Staat zu Staat zu ermitteln. Die getrennte geographische Lage dieser Staaten erschwerte nämlich einen solchen Verkehr. Wohl sind vermutlich mehrfach private Kompensationen vorgekommen, und zwar am meisten wohl zwischen den nordischen Staaten.

Das eine Abkommen unter Neutralen war ein Vertrag zwischen der Schweiz und dem damals noch neutralen Italien vom 8. Mai 1915. Italien lieferte an die Schweiz eine gewisse Anzahl von Eiern sowie monatlich 4000 Schweine und verpflichtete dadurch die Schweiz zur Lieferung von Holz und Zuchtvieh in zu bestimmender Menge.[1])

Die drei skandinavischen Länder Dänemark, Schweden und Norwegen sahen sich infolge ihrer Not im Jahre 1917 zu einer hauptsächlich Wirtschaftsfragen behandelnden Konferenz veranlaßt. Das Zusammentreffen der drei nordischen Könige in Christiania am 28. November 1917 galt hauptsächlich diesen Wirtschaftsfragen. Hierbei sollte besonders ein lebhafter Warenaustausch unter den skandinavischen Ländern angeregt werden. Die im Anschluß hieran geführten Verhandlungen fanden am 5. März 1918 ihren Abschluß. „Es wurde zunächst ausdrücklich festgestellt, daß unter einander von dem System der Kompensationen abgewichen werden sollte.“[2]) Daran wurde aber, wie sich aus den Lieferungen im folgenden ergibt, nicht festgehalten. Zur schnelleren Durchführung des Abkommens wurde in den einzelnen Staaten je eine besondere Vertretung eingerichtet. Dem Vertrag zufolge sollte Dänemark an Schweden und Norwegen Butter, Fleisch, Eier, Rüben, Samen, Zucker sowie dergleichen in zu bestimmender Menge ausführen. Norwegen hatte dagegen an Schweden und Dänemark Salz, gesalzene Heringe, Salpeter, Erze und Minerale und Schweden an Dänemark und Norwegen Eisen, Stahl, Holz, Papier, Holzteer, Terpentin, Holzwaren, Glaswaren, feuerfeste Steine und anderes in entsprechenden Mengen zu liefern. So betrugen die tatsächlichen Leistungen Dänemarks im Jahre 1917 an Schweden 7142 Tonnen Butter, 547 Tonnen Käse, 6345 Tonnen Schweinefleisch und 30 Millionen Eier im Gesamt-

[1]) J. Pentmann: a. a. O., S. 212.
[2]) E. Lohmeyer: a. a. O., S. 40.

wert von etwa 50 Mill. Kr. sowie im Jahre 1918 75 Mill. Eier, 7175 Tonnen Getreide und Getreideprodukte, 47 000 Tonnen Kartoffeln und Wurzelgewächse, 5189 Tonnen Butter, 5983 Tonnen Fleisch und 2975 Tonnen Zucker im Gesamtwert von etwa 97 Mill. Kr.[3])

Als Ergebnis dieses Kapitels ist also festzustellen, daß ein Kompensationsverkehr zwischen den einzelnen neutralen Staaten vielleicht mehrfach privat, aber nur wenige Male durch staatliche Organe erfolgt ist. Dagegen haben die Neutralen mit den verschiedensten Ländern der kriegführenden Parteien einen intensiven Austauschverkehr auf kompensatorischer Grundlage zur Durchführung gebracht.

II. Kapitel.

Der Kompensationsverkehr der Feindbundstaaten unter sich.

Entstehung und Ausbildung des feindlichen Kompensationsverkehrs.

Ähnlich wie die Mittelmächte war auch die Entente trotz ihrer viel günstigeren Position bei ihrem internationalen Handel oftmals auf den Naturaltausch untereinander oder mit Neutralen angewiesen. Es traten auf der Seite der Alliierten im späteren Verlauf des Krieges ähnliche Schwierigkeiten der Ernährung, des Rohstoffbezuges oder des Transportes auf, wie sie bei Deutschland und seinen Verbündeten schon länger und in größerem Umfange bestanden. Natürlich waren die Schwierigkeiten nicht so große, da ja England und Frankreich ihre Kolonien, Dominien, die Verbündeten und den überragenden Teil der Neutralen für Versorgungszwecke zur Verfügung hatten.

„Ihren Höhepunkt erreichte die Blockade mit den Beschlüssen der Pariser Wirtschaftskonferenz (vom 14.—17. Juni 1916), deren Ziel die Durchführung einer systematischen Gesamtblockade Deutschland war. Ausgehend von der Absicht, den Wirtschaftskrieg gegen Deutschland noch wirksamer als bisher zu gestalten, wurde auf der Pariser Wirtschaftskonferenz beschlossen, die Gesetze und Bestimmungen über das Verbot des Handels mit dem Feinde in einheitlicher und gleichmäßiger Weise zu regeln. Zu diesem Zwecke verpflichteten

[3]) E. Lohmeyer: a. a. O., S. 40; ferner Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1918, S. 147, und für das Jahr 1919, S. 764.

sich die verbündeten Mächte, ihren Untertanen, überhaupt allen in ihren Gebieten ansässigen Personen, jeglichen Handel mit Einwohnern feindlicher Länder, mit feindlichen Untertanen, ohne Rücksicht ihres Wohnortes, sowie mit Personen, Firmen und Gesellschaften, deren Geschäfte ganz oder teilweise in feindlichen Händen lagen oder feindlichem Einfluß unterstanden, grundsätzlich zu verbieten. Ferner wurde die Einfuhr aller Waren feindlichen Ursprunges in das Gebiet der verbündeten Mächte untersagt, alle mit feindlichen Untertanen abgeschlossenen Verträge, soweit sie das nationale Interesse schädigten, kurzerhand aufgehoben. Die in feindlichem Besitz befindlichen oder von Feinden betriebenen Handelshäuser innerhalb des Gebietes der verbündeten Länder wurden unter Sequester gestellt oder beaufsichtigt, wobei vielfach gleichzeitig Maßnahmen ins Auge gefaßt wurden, diese zu liquidieren. Schließlich wurde noch die Vervollständigung der Anordnungen zur Abwendung von Zufuhren in das Gebiet der Zentralmächte beschlossen." [4])

Genehmigungen zur Ausfuhr in neutrale Länder wurden nur dann erteilt, wenn diese Ausfuhr sich unter einem von den verbündeten Mächten genehmigten Kontrollamt vollzog. Aber auch dann durfte in neutrale Länder exportiert werden, wenn die Ausfuhrgenehmigung auf Grund besonderer Sicherheiten erteilt worden war.[5])

Bei der Pariser Wirtschaftskonferenz sind, was den Güteraustausch anbetrifft, zwei Bestimmungen beachtlich:

1. „Da durch den Krieg alle Handesverträge zwischen den Alliierten und den feindlichen Mächten aufgehoben sind, und es von hoher Bedeutung ist, daß während der Zeit des wirtschaftlichen Wiederaufbaues, der der Beendigung der Feindseligkeiten folgen wird, die Freiheit keines der Alliierten durch irgend welche Ansprüche der feindlichen Mächte auf Meistbegünstigung behindert wird, gehen die Alliierten darin einig, daß die Vorteile dieser Begünstigung jenen Mächten für eine gemeinschaftlich festzusetzende Anzahl von Jahren nicht zustehen sollen. Während dieses Zeitraumes werden die Alliierten sich bemühen, einander die weitestgehenden Absatzkompensationen zu sichern, falls sich irgend welche, für ihren Handel schädliche Folgen aus der Anwendung der im vorigen Paragraphen — für die Arbeit nicht von Bedeutung — erwähnten Maßnahmen ergeben sollten.

[4]) E. Meier: Kriegswirtschaft (Sonderdruck aus dem Handwörterbuch des Kaufmanns, Lexikon für Handel und Industrie, 3. Band. Hamburg-Berlin), S. 521.

[5]) E. Meier: a. a. O., S. 522.

2. Die Alliierten erklären sich darin einig, den verbündeten Ländern, vor allen anderen, ihre natürlichen Hilfsquellen während der ganzen Zeit des geschäftlichen, industriellen, landwirtschaftlichen und maritimen Wiederaufbaues zu bewahren; zu diesem Zwecke werden sie besondere Abmachungen treffen, um den Austausch dieser Hilfsquellen zu erleichtern." [6])

Im Anschluß an diese Wirtschaftskonferenz fanden denn auch eine größere Anzahl von Kompensationsabkommen zwischen den Alliierten statt.

Was nun den Handelsverkehr der Entente mit den Neutralen anlangt, so wurden dabei von den Alliierten sehr oft Zwangsmaßnahmen angewendet. England und seine Verbündeten wußten sich für ihre Ein- und Ausfuhr eine entsprechend weitgehende Kontrolle zu schaffen. Sie betrachteten auf Grund einer Wertstatistik jede Einfuhrsteigerung der europäischen neutralen Staaten als verdächtig und unstatthaft, ohne in vielen Fällen auf die wirklichen Zusammenhänge Rücksicht zu nehmen.[7]) Mit dieser Wertstatistik begründeten England und seine Verbündeten ihre immer schärfer werdenden Maßnahmen. So wurden in England, in Frankreich, Japan, Portugal und Rußland je ein „Comité de restriction des approvisionnements et du commerce de l'ennemie" eingerichtet, das vor allem „ein System für die Kontingentierung der neutralen Einfuhren" auszuarbeiten hatte. Die „Commission internationale de Contingents" zu Paris, in der Vertreter Englands, Frankreichs, Italiens und Rußlands gemeinschaftlich tätig waren, hatte die Einfuhrquoten Griechenlands, der Schweiz und Spaniens, das „Board of Trade" dagegen die Quoten der übrigen Neutralen festzusetzen und über ihre Einhaltung zu wachen. Unter dem wirtschaftlichen Druck Englands erließen die Neutralen immer zahlreichere Aus- und Durchfuhrverbote. Außerdem wirkten die englischen Zwangsmaßnahmen auf die Niederlande, die Schweiz, Dänemark, Norwegen und Schweden derart, daß sich diese Staaten mit der Einrichtung privater Zentralüberwachungsorgane in ihrem Gebiete einverstanden erklärten.[8])

So entstanden die schon erwähnten Gesellschaften, die „Société Suisse de Surveillance" in der Schweiz, der „Nederlandsche Overzee Trust Maatschappy" in Holland, die „Transito A.G." in Schweden, die „Kontrollausschüsse" in Norwegen sowie die „Grosserer Societät" und der „Industrierat" in

---

[6]) Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1916, S. 413, Abschnitt B II und III.

[7]) H. J. Held: Wirtschaftsblockade (Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 4. Auflage. 8. Band. Jena 1927), S. 1060.

[8]) H. J. Held: a. a. O., S. 1060.

Dänemark. Die meisten dieser Gesellschaften waren Neugründungen, doch lehnten sich die dänischen Kontrollgesellschaften an bereits bestehende Organisationen an.[9])

Der Kompensationsverkehr Frankreichs.

Am meisten von allen Feindbundstaaten hat Frankreich, allerdings meist erst nach dem Kriege, mit seinen Verbündeten Kompensationsverträge abgeschlossen. Der Außenhandel Frankreichs war während des Krieges starken Schwankungen in der Ein- und Ausfuhr ausgesetzt. Betrug doch die Einfuhr Frankreichs (in Mill. Frcs.) aus

im Jahre	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Großbritannien	1113	855	3037	4041	3713	6394
Italien	240	173	433	505	463	818
Schweiz	135	109	244	407	328	432
Spanien	281	193	581	652	711	577
U. S. A.	894	794	3027	4766	6733	7140
Brasilien	174	154	209	278	332	551
Belgien	556	317	22	5	2	5

und die Ausfuhr Frankreichs nach

im Jahre	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Großbritannien	1453	1162	1098	698	904	7201*)
Italien	305	215	388	681	758	779
Schweiz	406	304	297	299	284	400
Spanien	151	112	139	153	139	1087*)
U. S. A.	422	376	446	492	409	419
Brasilien	86	39	55	62	53	92
Belgien	1108	601	36	42	41	909**) [10])

Im ganzen ließen sich sieben Abkommen auf kompensatorischer Grundlage feststellen. Das erste wurde am 30. Mai 1917 mit Italien abgeschlossen. Es standen in Aus-

[9]) Die Kompensationsabmachungen der Feindbundstaaten mit den Neutralen siehe III. Teil, IV. Kapitel.

[10]) Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1916, S. 189, und für das Jahr 1919, S. 261 und S. 941; ferner The Statesman's Jearbook for the jear 1916, S. 880, for the jear 1919, S. 837, and for the jear 1921, S. 862.

*) Die im Vergleich zum Jahre 1917 auftretenden Wertsteigerungen beruhen nicht auf einem Fehler, sondern sind in Wirklichkeit erfolgt. Die betreffenden Wertziffern für 1919 betrugen z. B. bei Großbritannien 3200 und 1920 2000 Mill. Frcs.

**) Die gesteigerte Ausfuhr nach Belgien erklärt sich aus der Preisgabe der besetzten Gebiete im Herbst 1918 durch Deutschland und der damit verbundenen Wiederaufnahme der vor dem Kriege regen Handelsbeziehungen mit Belgien.

tausch auf Seiten Frankreichs 150 000 Flaschen Schaumwein, 150 Hektoliter Cognak in Schäften, bis zu 25 000 Flaschen Cognak, 200 Zentner Zuckerzwiebacke, 600 Zentner Parfümerien, 6250 Zentner einfache Seife, 110 Zentner parfümierte Seife, 40 Zentner Spitzen, Flachs, Seide, Leinen, Baumwolle, 25 Zentner Teppiche, 40 Zentner Spielsachen, 30 Zentner illustrierte Postkarten, 250 Zentner Drucksachen, Lithographien und Anschlagzettel, 8 Zentner Pelze aller Art, 5000 Paar Handschuhe sowie Schmucksachen jeder Art in Gold, vergoldet, in Silber, versilbert in zu bestimmenden Mengen. Italien lieferte als Kompensation 100 Hektoliter gezuckerte oder gewürzte Spirituosen in Schäften, außerdem bis zu 25 000 Hektoliter in Flaschen, 110 Stück Uhren mit vergoldetem Gehäuse, 25 Karren, einfache Wagen, Automobile, eine Anzahl Edelsteine, 475 Zentner Naturblumen, 1000 Zentner algerische Datteln, 2000 Kilo Modefedern, 35 Kilo offene Haare, 15 Kilo falsche Bijouterien, 2 Zentner Fächer und als Fächer dienende Handventilatoren, 60 Klaviere, 250 andere Musikinstrumente, 2000 garnierte Damenhüte sowie 1000 Kilo künstliche Blumen und dazugehöriges.[11])

Der zweite Vertrag wurde mit Brasilien im November 1918 geschlossen. Brasilien charterte 30 deutsche Schiffe bis 31. März 1919 an Frankreich gegen eine Pacht von 110 Mill. Frcs. Frankreich kaufte daraufhin 2 Mill. Sack Kaffee und anderes im Werte von 100 Mill. Frcs.[12]) Es handelte sich also hier um ein Kompensationsgeschäft, bei dem auf der einen Seite Laderaum als Leistung zum Austausch gestellt wurde.

Das dritte Abkommen war ein Vertrag zwischen England und Frankreich vom 15. Mai 1919. England lieferte 50 000 Ballen australischer Baumwolle sowie bis zu 20 000 Ballen anderer Baumwolle. Frankreich gab dagegen 2000 Tonnen Gewebe an England ab.[13])

Den vierten Vertrag schloß Frankreich am 8. Juni 1920 mit Portugal. Frankreich stellte Industrieerzeugnisse aller Art zur Verfügung und Portugal kompensierte mit 5000 Hektoliter Porto- und Madeirawein.[14])

Das fünfte Abkommen kam zwischen Belgien und Frankreich im August 1920 zustande. Frankreich lieferte an Belgien monatlich Eisenerz in zu bestimmenden Mengen und Belgien an Frankreich monatlich 100 000 Tonnen Kohlen.[15])

---

[11]) F. Dujardin: La règlementation des exportations et des importations pendant la guerre. Paris 1918. I. S. 380.
[12]) Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1918, S. 740.
[13]) F. Dujardin: a. a. O., II. Paris 1919, S. 814.
[14]) Industrie- und Handelszeitung vom 24. 6. 1920.
[15]) Vossische Zeitung vom 28. 8. 1920 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1920, S. 627.

Den sechsten Vertrag schloß Frankreich mit seinem Gefolgstaat Polen im Jahre 1920 auf die Dauer eines Jahres. Frankreich gab für die Ausrüstung der neuen polnischen Armee Waffen und Munition, wogegen Polen an Frankreich 30 000 Tonnen Zucker und 10 000 Waggons Erdöle lieferte.[16])

Das wahrscheinlich letzte Abkommen, das Frankreich mit einem seiner Verbündeten schloß, war ein Vertrag mit Italien. Dabei tauschte Frankreich 500 000 Tonnen Phosphate gegen 800 000 Tonnen italienischen Pyrit ein.[17])

Der Kompensationsverkehr Italiens.

Außer Frankreich hat auch Italien, dessen Einfuhr von 19 Mill. Tonnen im Jahre 1913 auf 10 Mill. Tonnen im Jahre 1916 sank und im Jahre 1917 auf 11 Mill. Tonnen wieder anstieg und dessen Ausfuhr von 4 Mill. Tonnen im Jahre 1913 auf 1,7 Mill. Tonnen im Jahre 1917 sank,[18]) namentlich in der Zeit nach dem Kriege, einen intensiven Kompensationsverkehr gepflegt. Am meisten hat es allerdings mit Neutralen und Nachfolgestaaten Verträge dieser Art geschlossen. Außer den oben angeführten Abkommen mit Frankreich vom Mai 1917 und November 1920[19]) hat es mindestens noch zwei Verträge mit verbündeten Mächten zum Abschluß gebracht. Im ersten Abkommen vom September 1919, in dem Belgien der Vertragspartner war, stellte Italien Lebensmittel, Blei, Schwefel sowie Marmor zur Verfügung und erreichte dadurch belgische Kompensationen von Kohlen in entsprechenden Mengen.[20])

Der zweite Kompensationsvertrag Italiens wurde mit Rußland getätigt. Vertragskontrahenten waren italienischerseits das „Institute Nazionale di Credito per le Cooperative Sozi" mit staatlicher Rückendeckung und russischerseits der Staatstrust „Centroiuz". Das Abkommen, das im April 1920 von den italienischen Gewerkschaften geschlossen wurde, hatte einjährige Gültigkeit und sah den Austausch von russischen Rohstoffen in zu bestimmender Menge gegen italienische Fabrikate in ebenfalls zu bestimmender Menge vor.[21])

Der Kompensationsverkehr Englands.

England und Rußland hatten vor dem Kriege einen regen Handelsverkehr. Dieser kam jedoch infolge der Ungunst der russischen Transportverhältnisse und der Zufuhrmöglichkeiten

[16]) Industrie- und Handelszeitung vom 10. 10. 1920 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1920, S. 815.
[17]) Industrie- und Handelszeitung vom 24. 11. 1920.
[18]) Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1919, S. 332.
[19]) Siehe oben III. Teil, II. Kapitel.
[20]) Italia vom 29. 8. 1919 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1919, S. 595.
[21]) Vossische Zeitung vom 24. 4. 1920.

im Verlaufe des Krieges ins Stocken. Hieraus erklärt sich auch, daß zwischen beiden Ländern der Kompensationsverkehr erst geraume Zeit nach den Friedensschlüssen zur Anwendung kam. Im Oktober 1920 wurde ein Kompensationsabkommen geschlossen, bei dem Rußland 1 Million Eisenbahnschienen lieferte und England mit Valuta, Zucker, Tabak und anderem kompensierte.[22])

Der Kompensationsverkehr der Vereinigten Staaten von Amerika.

Die Vereinigten Staaten von Amerika und Japan haben im April 1918 ein Kompensationsabkommen über Schiffsraum zum Abschluß gebracht. Es ist dies ein trefflicher Beweis für die Erschütterungen, die der Weltkrieg sogar in diesen kriegverdienenden Ländern am Tonnagemarkt hervorgerufen hatte. Die Einfuhr der U. S. A. aus Europa betrug in Mill. Doll.

im Jahre	1913	1914	1915	1916	1917	1918
	895	614	616	610	411	372,

war also beträchtlich gefallen, wogegen die Ausfuhr

im Jahre	1913	1914	1915	1916	1917	1918
	1486	1971	2999	4324	3732	4644

ausmachte,[23]) also beträchtlich gestiegen war.

Das Abkommen der U. S. A. mit Japan beweist aber auch die große Schiffsnot, die durch die Europatransporte hervorgerufen wurde und diese fern vom Schuß liegenden Staaten zu Kompensationen zwang. Japan verpflichtete sich in diesem Abkommen an die Vereinigten Staaten von Amerika 400 000 Tonnen Schiffsraum zu liefern, und zwar 150 000 Tonnen sofort ohne Kompensationen. 100 000 Tonnen waren neu zu bauen und hierbei wurden je eine Tonne Stahl auf Seiten der Vereinigten Staaten gegen je eine Tonne Schiffsraum auf Seite Japans kompensiert. 150 000 Tonnen waren später von Japan nach demselben Modus zu liefern.[24])

Der Kompensationsverkehr Rumäniens

Auch Rumänien schloß mit seinen Verbündeten wiederholt Kompensationsverträge ab, und zwar nach dem Kriege. Bei einem Abkommen vom September 1919 war Belgien der Vertragsgegner. Dabei lieferte Rumänien

---

[22]) Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1920, S. 815.

[23]) The Statesman's Jearbook. Statistical and Historical Annual of the States of the World for the jear 1916. London 1916, S. 471, for the jear 1918, London 1918, S. 459, for the jear 1919, London 1919, S. 468, und for the jear 1921, London 1921, S. 489.

[24]) Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1918, S. 247.

an Belgien Getreide in jeweils zu bestimmenden Sorten und Mengen und Belgien an Rumänien 50 000 Tonnen Kohlen [25])

Ein weiteres Abkommen schloß Rumänien mit dem russischen Nachfolgestaat Georgien im April 1920 ab, und zwar kompensierte Georgien je eine Tonne Kohle gegen je einhalb Tonnen Mais auf Seiten Rumäniens. [26]) Da bei dem Idealfall eines Vertrages auf kompensatorischer Grundlage die gegenseitigen Lieferungen sich restlos ausgleichen sollen, dürfte dieses Abkommen durch seine klare Formulierung geradezu ein Idealfall des Kompensationsverkehrs gewesen sein.

Die große Anzahl der Abkommen unter den Feindbundstaaten trotz der ihnen gebotenen Möglichkeit, sich ungehindert auf der Welt Rohstoffe und Lebensmittel zu beschaffen, ist ein beredtes Zeichen für die erheblichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten, mit denen sogar die Feindstaaten während des Krieges und auch nach ihm zu kämpfen hatten.

III. Kapitel.

Der Kompensationsverkehr der Nachfolgestaaten unter sich.

Der Kompensationsverkehr Oesterreichs.

Die Staaten, die aus dem alten Oesterreich-Ungarn und dem Kaiserreich Rußland hervorgingen, waren durch zahlreiche Bande wirtschaftlicher Art miteinander verknüpft. Sie waren aufeinander handelspolitisch, industriell und landwirtschaftlich angewiesen und die eben errichteten Zollmauern mußten entsprechend abgebaut werden, wollte man die dringend notwendigen Rohstoffe, Lebensmittel oder industriellen Produkte geliefert bekommen. Als erste Anbahnung der neuen Staaten zueinander mußte der Kompensationsverkehr eingreifen, bis die politische und wirtschaftliche Lage der einzelnen Länder einigermaßen geklärt war. Deshalb haben auch die Nachfolgestaaten untereinander mit den Neutralen und den ehemals feindlichen Ländern einen intensiven Austauschverkehr gepflogen. Dies trifft hauptsächlich für Oesterreich und die Tschecho-Slovakei zu. Oesterreich speziell als wirtschaftlich schwächster Nachfolgestaat mußte sich seine notwendigen Rohstoffe und Lebensmittel unter ziemlich ungünstigen Bedingungen heranholen. Organisatorisch bestand in Wien das

[25]) Nachrichten für Handel, Industrie und Landwirtschaft vom 4. 10. 1919 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1919, S. 693.

[26]) Industrie- und Handelszeitung vom 11. 6. 1920.

„deutsch-österreichische Warenverkehrsbureau", das die meisten Kompensationsabkommen verhandelte und abschloß. Besonders intensiv war sein Austauschverkehr mit dem Nachbarstaat Ungarn, mit dem es — soweit es sich feststellen läßt — mindestens sechs Verträge tätigte.

Der erste Vertrag, vom Mai 1919 datiert, sah österreichische Kompensationen von Industrieartikeln jeder Art sowie ungarische Gegenlieferungen von Lebensmitteln und 100 000 Kilo Schafwolle vor.[27])

Der wirtschaftlichen Struktur der beteiligten Länder entsprechend war es ein Austausch des agrarischen Ungarns mit der ober- und niederösterreichischen Industrie.

Im zweiten Abkommen vom Juni 1919 hatte Oesterreich Papier, Chemikalien und Konfektion und Ungarn als Kompensation Schafwolle in zu bestimmender Menge, 1000 Waggons Zement und 5 Waggons Malz zu liefern.[28])

Im dritten Vertrag, vom 28. Januar 1920 datiert und mit einer Gültigkeit bis zum 30. April 1920, standen auf Seiten Oesterreichs wieder Industrieartikel und auf ungarischer Seite Lebensmittel.[29])

Das vierte Abkommen vom April 1920 sah als Kontrahenten auf ungarischer Seite nicht mehr den ungarischen Staat, sondern den „Einkaufsverein ungarischer Klein-Industrieller". Oesterreich verpflichtete sich hierin zur Lieferung von Werkzeugen aller Art, Kupfer, Chemikalien, Möbeln und Bekleidung. Ungarn dagegen kompensierte mit Rohmaterialien, vor allem Rohleder im Werte von ungefähr 300 Millionen österreichischer Kronen.[30])

Bei einem fünften Vertrage (Juni 1920) tauschte Oesterreich Papier, Eisen, chemische Artikel und Industrieerzeugnisse gegen Rohhäute, Zement und Rohstoffe.[31])

Das wahrscheinlich letzte Abkommen vom Juni 1921 sah einen Austausch Oesterreichs von Textilien und Arzneiwaren sowie einen entsprechenden Ausgleich Ungarns mit Obst in zu bestimmender Menge und 40 000 Hektoliter Wein vor.[32])

Mit seinem nördlichen Nachbarstaat, der Tschecho-Slovakei, schloß Oesterreich im Februar 1920 einen Kompensationsvertrag ab. In Austausch standen bei

---

[27]) Der neue Tag vom 25. 4. 1919 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1919, S. 260.

[28]) „Wiener Allgemeine Zeitung" vom 17. 6. 1919.

[29]) „Neue freie Presse" vom 30. 1. 1920 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1920, S. 35.

[30]) Industrie- und Handelszeitung vom 24. 4. 1920.

[31]) Industrie- und Handelszeitung vom 27. 6. 1920.

[32]) „Vossische Zeitung" vom 28. 6. 1921 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1921, S. 370.

Oesterreich	der Tschecho-Slovakei
6670 Tonnen Roherze,	
10000 Tonnen Ankiteriterze,	
1667 Tonnen Alteisen,	
166 Tonnen Ferrosilizium,	332 Tonnen Kohlen pro 10 Tonnen Metall,
80 Tonnen Lagerweißmetall,	50 Tonnen Koks pro 10 Tonnen Metall,
150 Waggons Roheisen,	1000 Waggons Koks,
1100 Tonnen Magnetsitziegel,	3000 Tonnen Kohlen,
250 Tonnen Sintermagnesit,	
750000 Sensen,	800 Waggons Kohlen,
250000 Sicheln,	
450000 Glühlampen,	20—50 Waggons Kohlen,
1300 Waggons Rinde der Schälung 1919/1920, außerdem Salz, Salpetersäure, Glas-Scherben und anderes.[33])	

Neben den oben aufgeführten Abkommen der Nachfolgestaaten Oesterreich-Ungarns ist noch ein Vertrag von einiger Bedeutung zu verzeichnen. Dieses Abkommen tätigte Ungarn mit der Tschecho-Slovakei im September 1919, demzufolge Ungarn Leder und Wolle in zu bestimmenden Mengen und die Tschecho-Slovakei 20000 Waggons Brennholz lieferten.[34])

Der Kompensationsverkehr Rußlands.

Außer den Nachfolgestaaten Oesterreich-Ungarns schloß auch Rußland als Nachfolgestaat der ehemaligen allrussischen Monarchie mit der Ukraine auf Grund des Friedensvertrages ein Kompensationsabkommen. Der Vertrag war eine Ergänzung zu dem Wirtschaftsabkommen der Mittelmächte mit der Ukraine,[35]) sodaß hier ein Kompensationsabkommen vorlag, bei dem die Mittelmächte und Rußland durch die Ukraine indirekt Waren austauschten. Das besagte Abkommen wurde im Anschluß an den Friedensvertrag der Mittelmächte mit der Ukraine im Herbst 1918 geschlossen und sah folgendes vor: Die Ukraine hatte an Rußland 2 Millionen Pud Kohlen und Koks, Gußeisen, Eisenbahnschienen und Getreide

[33]) Industrie- und Handelszeitung vom 18. 2. 1920.
[34]) „Wiener Abendpost" vom 27. 9. 1919 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1919, S. 693.
[35]) Siehe oben II. Teil II. Kapitel, S. 52.

und Rußland an die Ukraine Naphthaprodukte, Schmieröle, Papier, Zement, Grubenholz, elektrische Artikel, Webstoffe, Manufakturen und Kurzwaren zu liefern.[36])

Bei diesem Abkommen ist es ebenso wie bei dem Abkommen zwischen den Mittelmächten und der Ukraine fraglich, ob es überhaupt bezw. in welchem Umfange es bis zum November 1918 durchgeführt worden ist.

IV. Kapitel.

Der Kompensationsverkehr der Neutralen, der Feindbund- und der Nachfolgestaaten untereinander.

Der Kompensationsverkehr der Schweiz.

Von den vielen Verträgen der Neutralen, der Feindbundstaaten und der Nachfolgestaaten seien die Abkommen der Neutralen zuerst aufgeführt. Die Schweiz, die mit den Mittelmächten mehrere Kompensationsabkommen abgeschlossen hatte,[37]) schloß naturgemäß auch mit den Feindbundstaaten während des Krieges und nach dem Kriege Kompensationsverträge. Der Außenhandel der Schweiz war während des Krieges sowohl im ganzen wie in seiner Richtung außerordentlich verschieden und durch die besonderen Verhältnisse bedingt. Die Einfuhr der Schweiz betrug in Mill. Frcs.

aus im Jahre	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Deutschland	630	481	418	472	462	620
Frankreich	347	220	189	236	305	280
England	112	76	113	139	269	248
Italien	207	194	258	390	369	222.

Die schweizerische Ausfuhr betrug in Mill. Frcs. nach

im Jahre	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Deutschland	305	274	457	708	698	445
Frankreich	141	115	220	401	462	466
England	236	234	355	424	361	268
Italien	89	82	89	149	135	97[38])

---

[36]) R. v. d. Borght: a. a. O., S. 253, sowie Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1918, S. 538.

[37]) Siehe oben I. Teil II. Kapitel und II. Teil II. Kapitel.

[38]) Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1917, S. 27 und S. 830, ferner A. Schwabach: a. a. O., S. 108, A. Nein: a. a. O., S. 227, Gothaischer Genealogischer Hofkalender nebst diplomatisch-statistischem Jahrbuch, 156. Jahrg., 1919, S. 969, und The Statesman's Jearbook, Statistical and Historical Annual of the States of the World for the jear 1916, London 1916, S. 1396, und for the jear 1919, London 1919, S. 1299.

Freilich ist zu bedenken, daß diese Ziffern nur Frcs.-Werte darstellen und der Frcs. infolge der Kriegsteuerung entwertet war. Nur Mengenziffern könnten ein brauchbares Material liefern.

Den ersten derartigen Vertrag schloß die Schweiz im Jahre 1916 mit Italien, das inzwischen auf die Seite der Entente getreten war. Das früher [39]) erwähnte Abkommen vom 8. Mai 1915 wurde abgeändert, die Zahl der Schweine von 4000 auf 1600 im Monat herabgesetzt und die Menge der Eier ebenfalls verringert. Die Schweiz mußte aber fast die gleiche Menge Waren liefern wie bisher. [40])

Das zweite Abkommen tätigte die Schweiz mit England am 20. März 1917. Die Schweiz gewährte an England einen monatlichen Kredit bis zu 10 Millionen Franken, wobei die Höhe desselben sich nach der Menge der für die Schweiz in europäischen Häfen lagernden Waren richtete. Außerdem wurden die Einfuhrkontingente der Schweiz von Seiten Englands, dem die Kontrolle darüber zustand, nicht herabgesetzt. [41]) Sonst waren die Grundsätze dieselben wie bei dem später folgenden größeren Abkommen mit Frankreich vom 29. September 1917. [42])

Der dritte Vertrag, der am 30. August 1917 mit Italien und Frankreich zum Abschluß kam, war wieder ein reines Austauschabkommen. Die Schweiz lieferte an die genannten Länder bestimmte Mengen von verarbeitetem Holz, Italien und Frankreich dagegen Lebensmittel in zu bestimmender Menge. [43])

Am 29. September 1917 folgte ein Abkommen mit Frankreich. Die Schweiz stellte darin einem französischen Bankkonsortium einen Betrag von 37 500 000 Franken in 3 monatlichen Raten als Kredit vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1917 zur Verfügung. Außerdem lieferte sie monatlich Schweizerwaren, sogenannte Luxuswaren (Wert 2 500 000 Fr.) und 850 Zentner Schweizerschokolade, davon 630 Zentner gewöhnliche und 220 Zentner feine. Frankreich lieferte als Kompensation monatlich 2500 Tonnen algerische Phosphate via Italia, Sämereien und Lebensmitteltransporte. [44]) Diese Waren mußten angesichts der angespannten Transportlage Frankreichs mit schweizerischen Bahnmaterial befördert werden.

Am 29. Dezember 1917 wurde als Fortsetzung des eben aufgeführten Vertrages ein neues Abkommen geschlossen. Die

---

[39]) Siehe oben III. Teil I. Kapitel.
[40]) M. Nachimson: a. a. O., S. 28.
[41]) J. Pentmann: a. a. O., S. 212.
[42]) Siehe übernächster Vertrag.
[43]) J. Pentmann: a. a. O., S. 212 f.
[44]) J. Pentmann: a. a. O., S. 217.

Schweiz stellte hierin Uhren, Uhrenbestandteile, Bijouterien, Stickereien, Seidenwaren, Schuhwaren, Hutgeflechte, Nähseide, Baumwollgewebe (2 500 000 schw. Frcs. pro Monat) und 850 Zentner Schokolade unter den früheren Bedingungen zur Verfügung. Frankreich kompensierte dagegen mit Lebensmitteln, Lebensmitteltransporten sowie Sämereien. Die Schweiz gab außerdem an Frankreich einen festen Kredit von 2 500 000 Franken monatlich und einen veränderlichen, dessen Höhe von der jeweiligen Lebensmittellieferung abhing. Dieser veränderliche Kredit begann bei einer Lieferung von 20 000 Tonnen monatlich und stieg dann progressiv an.[45])

Es folgte am 1. Mai 1918 wieder ein Finanz- und Wirtschaftsabkommen mit Italien[46]) auf derselben Grundlage wie der zuletzt aufgeführte Vertrag.

Am gleichen Tage wurde noch ein Abkommen mit den Vereinigten Staaten, Großbritannien und Frankreich geschlossen, bei dem ähnlich dem Vertrage mit Italien und Frankreich vom 30. August 1917[47]) die Schweiz bestimmte Mengen von verarbeitetem Holz gegen Lebensmittel der Ententestaaten lieferte.[48])

Am 22. Januar 1919 kam das nächste Abkommen der Schweiz mit den Vereinigten Staaten, England und Frankreich zustande. Die Vereinigten Staaten versprachen vom 1. Januar bis 30. September 1919 eine Zufuhr von 300 000 Tonnen Brotgetreide (davon 220 853 Tonnen Weizen, 34 333 Tonnen Roggen und 44 814 Tonnen Gerste), 112 000 Tonnen Hafer, 137 000 Tonnen Mais, 96 000 Tonnen Zucker und 8000 Tonnen Speisefett. Die Schweiz verpflichtete sich dagegen zur Lieferung der landesüblichen Exportwaren, wie Uhren, Stickereien und anderes nach Amerika, Frankreich und England.[49]) Ueber die Art und Weise der Verrechnung unter den Alliierten war im Abkommen nichts näheres erwähnt.

Außerdem kam nochmals die Schweiz mit Italien im Januar 1919 zu einem Vertrage, bei dem die Schweiz Farbstoffe und Chemikalien und Italien Rohbaumwolle zur Verfügung stellten.[50])

Am 25. März 1919 wurde ein weiteres Abkommen zwischen der Schweiz und Frankreich zum Abschluß gebracht. Frankreich verpflichtete sich hierbei zur Lieferung von monatlich

---

[45]) J. Pentmann: a. a. O., S. 217 f.
[46]) J. Pentmann: a. a. O., S. 213.
[47]) Siehe oben III. Teil IV. Kapitel, S. 66.
[48]) J. Pentmann: a. a. O., S. 213 sowie „Züricher Post" vom 2. 5. 1918.
[49]) J. Pentmann: a. a. O., S. 218 f. und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1919, S. 87.
[50]) Allgemeine Textilzeitung vom 27. 1. 1919 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1919, S. 38.

60 000 Tonnen lothringischer Kohlen, außerdem von Eisen und Stahl, Kalisalzen, Thomasschlacke, Algierphosphaten, Benzin und Sämereien. Kontingente wurden hierbei — abgesehen von den Kohlen — nicht festgesetzt. Die Schweiz lieferte hingegen 25 000 Stück Zuchtvieh (davon 5000 sofort), fertige Uhren im Werte von 500 000 Frcs. monatlich, Industrieerzeugnisse (monatlicher Wert 2 694 000 Frcs.) und 850 Meterzentner Schokolade (600 gewöhnliche, 250 feine). Außerdem gab die Schweiz auf Verlangen einen Kredit in Höhe des Wertes der französischen Einfuhr (ungefähr 32 328 000 Frcs.). Daneben bestanden noch einige andere finanzielle Abmachungen. Das Abkommen hatte Gültigkeit bis 31. Dezember 1919.[51])

Das wahrscheinlich letzte Abkommen mit Frankreich tätigte die Schweiz im April 1920. Dieser Vertrag ist insofern interessant, als die Kompensation neben Industrieerzeugnissen auch in Elektrizitätsenergien bestand. In diesem Abkommen standen als monatliche Lieferungen Frankreichs 20 000 Tonnen Kohlen, 10 000 Tonnen Rohphosphate und 5500 Tonnen Thomasschlacken. Auf Seiten der Schweiz wurden dagegen Stikkereien, Uhren in zu bestimmender Menge und Elektrizitätsenergien kompensiert.[52])

Neben diesem Abkommen schloß die Schweiz noch mit dem Nachfolgestaat Ungarn im Jahre 1921 einen Kompensationsvertrag, der schweizerische Lieferungen von 30 Waggons kondensierter Milch und 50 Waggons Ammoniaksoda sowie ungarische Gegenlieferungen von 200 Waggons Mais, 200 Waggons Hafer, 10 000 Hektoliter Wein, Möbeln und Glühlampen bis zu 200 000 schw. Frcs. vorsah.[53])

An der Fülle der Verträge, die die Schweiz geschlossen hat, ist ersichtlich, wie schwierig die Lage der Schweiz in der Kriegszeit und nach dem Kriege war und in welch großem Umfange die Schweiz dem Kompensationsverkehr huldigte.

Der Kompensationsverkehr Schwedens.

Während die Schweiz schon 1916 zur Aufnahme des Kompensationsverkehrs schritt, entschloß sich Schweden angesichts der zunehmenden eigenen Notlage erst im Jahre 1918 zu solchem Vorgehen. Auch bei diesem Staat waren während des Krieges die Schwankungen im Außenhandel recht be-

---

[51]) J. Pentmann: a. a. O., S. 219.

[52]) Industrie- und Handelszeitung vom 2. 4. 1920 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1920, S. 271.

[53]) Industrie- und Handelszeitung vom 31. 1. 1921 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1921, S. 25.

trächtlich. Betrug doch die Einfuhr Schwedens in Mill. Kr. aus

im Jahre	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Deutschland	289	238	251	420	288	447
England	206	183	213	164	65	147
Norwegen	25	28	50	61	51	97
Dänemark	53	51	69	79	113	202
Holland	20	19	27	21	23	42
U. S. A.	76	78	321	213	96	82

und die Ausfuhr aus Schweden nach

im Jahre	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Deutschland	179	174	486	437	352	292
England	237	258	329	320	216	252
Norwegen	54	48	76	115	162	211
Dänemark	70	72	80	93	112	182
Holland	19	18	43	61	79	113
U. S. A.	34	41	33	75	50	19 [54])

Die wichtigsten und zugleich interessantesten Kompensationsverträge sind mit der Entente geschlossen worden. Das erste Abkommen war der „modus vivendi" Vertrag vom 1. März 1918, der eine vorläufige Regelung bis zu einem endgültigen Vertragsabschluß darstellte. Die Alliierten sagten darin eine Zufuhr von ungefähr 75 000 Tonnen zu. Unter ihnen sollten sich 26 000 Tonnen Mais, 3000 Tonnen Futtermittel, 25 000 Tonnen Rohphosphate, 15 000 Tonnen Mineralöle und 25 000 Sack Kaffee befinden. Schweden stellte dafür 100 000 Tonnen Schiffraum drei Monate lang in Zeitfracht den Alliierten für europäische Gewässer zur Verfügung.[55])

An diese Abmachung schloß sich noch ein Sondervertrag mit den Vereinigten Staaten von Amerika, die sich verpflichteten, an Schweden 2500 Tonnen Kaffee, 5500 Tonnen Mineralöle und 100 Tonnen Arzneiwaren zu liefern. Schweden mußte dagegen den Vereinigten Staaten verschiedene in Amerika befindliche Schiffe für den Verkehr nach Südamerika überlassen.[56])

Am 18. Juni 1918 erreichten die Verhandlungen über ein endgültiges Abkommen ihren Abschluß mit dem sogenannten „großen Vertrag" mit den assoziierten Mächten, das für Schweden wohl weniger günstig war als das „modus vivendi" Abkommen. Von der Entente wurden folgende Lieferungen zugesagt: 150 000 Brotgetreide, 240 000 Tonnen Futtermittel, 8000

[54]) The Statesman's Jearbook, Statistical and Historical Annual of the States of the World for the jear 1918, London 1918, S. 1299, und for the jear 1921, London 1921, S. 1311.

[55]) E. Lohmeyer: a. a. O., S. 40.

[56]) E. Lohmeyer: a. a. O., S. 40.

Tonnen Zucker, 12 000 Tonnen Reis, 7000 Tonnen Margarinerohstoffe, 1900 Tonnen Kakao und Schokolade, außerdem Steinkohlen, Öle, Gummi, Baumwolle, Textilwaren, Häute, Leder, Gerbstoffe, Tee, Kupfer, Eisenwaren, Zinn, Weißblech, Salpeter, Phosphor, Schwefel sowie anderes. Dazu kamen noch 100 000 Tonnen Brotgetreide infolge der schlechten Ernte, da für die Höhe der Lieferungen im Jahre das Ergebnis der schwedischen Ernte maßgebend war. Die Lieferungen erstreckten sich auf die Zeit von einem Jahre. Dagegen mußte Schweden erstens 400 000 Tonnen Schiffsraum an die Alliierten vermieten, von denen 200 000 Tonnen in der Gefahrzone verwendet werden durften. Zweitens mußte Schweden einen großen Teil seines Eisenexportes den Alliierten zur Verfügung stellen und drittens England für die Dauer des Vertrages Kredite für seinen Import aus Schweden gewähren.[57])

In Wirklichkeit hat Schweden bis Ende Dezember 1918 auf Grund dieses Abkommens erheblich geringere Warenmengen von der Entente geliefert bekommen, eine Tatsache, die eine Zusammenstellung der gelieferten Waren beweisen wird. Trotz alledem hat aber der Import dieser Waren eine merkliche Entspannung in der schwedischen Lebensmittelkrisis herbeigeführt. Nach Ende 1918 hatte der Import auf Grund dieses Abkommens keine große Bedeutung mehr, da die Einstellung der Feindseligkeiten ohnehin wirtschaftliche Erleichterungen mit sich brachte. Es wurden in Wirklichkeit bis Dezember 1918 geliefert: 132 750 Tonnen Brotgetreide und Futtermittel, 5500 Tonnen Zucker, 5350 Tonnen Reis, 2500 Tonnen Margarinerohstoffe, 840 Tonnen Kakao und Schokolade sowie 10 700 Tonnen Kaffee.[58])

Es ist dies ein Beweis dafür, daß durch Zusatzverträge zu den größeren Kompensationsabkommen ursprünglich nicht vorgesehene Warenlieferungen in den Rahmen dieser Verträge mit einbezogen wurden.

Ein anderes Abkommen schloß Schweden mit dem russischen Nachfolgestaat Finnland im Oktober 1918. Nähere Angaben über die finnischen Kompensationen waren nicht zu ermitteln. Dagegen lieferte Schweden an Finnland 1 000 000 Kilo Baumwolle, Harze, Zinn, Paraffin, Früchte, Reis und 3000 Kilo Zucker.[59])

Ein weiterer Vertrag kam zwischen Schweden und Rußland Ende 1918 zum Abschluß. Hierbei wurden von Rußland Schmieröle, Flachs und Hanf, von Schweden aber landwirtschaftliche Maschinen, Maschinenersatzteile, Telephonmaterial und Stahlwaren zu gegenseitigem Austausch verwendet.[60])

[57]) E. Lohmeyer: a. a. O., S. 41.
[58]) E. Lohmeyer: a. a. O., S. 41.
[59]) Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1918, S. 739.
[60]) Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1918, S. 596.

Der Kompensationsverkehr Spaniens.

Auch Spanien hat verschiedentlich staatliche Abkommen auf kompensatorischer Grundlage geschlossen. Der erste Vertrag kam nach v. d. Borght im Jahre 1916 zwischen Spanien und England zustande, und zwar tauschte dabei Spanien Erze in zu bestimmenden Mengen gegen englische Kohlen in ebenfalls zu bestimmenden Mengen ein.[61])

Ferner erwähnt v. d. Borght einen Vertrag zwischen Spanien und Argentinien, wobei jedoch keine näheren Angaben über den Inhalt dieses Abkommens gemacht werden.[62])

Auch nennt v. d. Borght einen Vertrag zwischen Frankreich und Spanien mit Gültigkeit vom 10. März 1918 bis 10. September 1919. Spanien lieferte danach Erze, verarbeitete Wolle, Gewebe, Garne, Hanf, Baumwolle, Jute, Schuhwaren, Eisen und Stahl, Wagen, Fahrzeuge, Reis, Zwiebeln, Kartoffeln, Olivenöl, Feigen, Graupen und Konserven. Frankreich gab dagegen algerische Kalkphosphate, Kopra aus Madagaskar, Teer, Maschinen, Werkzeuge, elektrisches Material, Chemikalien, pharmazeutische Erzeugnisse, Maschinenersatzteile, Seide, Flockseide und Pflanzenfasern an Spanien ab. Außerdem mußte Spanien Frankreich einen monatlichen Kredit von 35 Millionen Pesetas einräumen.[63]) Dieses Abkommen wurde, ähnlich den zwischen der Ukraine und den Mittelmächten[64]) sowie Rußland und der Ukraine[65]) getroffenen Verträgen mit einem Abkommen zwischen Spanien und den Vereinigten Staaten von Amerika verflochten. Diesmal wurde aber die ausdrückliche Bestimmung aufgenommen, daß der eine Vertrag nur gültig sei, wenn der andere auch in Kraft träte. Dieses Abkommen, mit einer Dauer vom 1. März 1918 bis 31. Dezember 1918, sah eine Lieferung Spaniens in Fuhrwerken, rohen und bearbeiteten Häuten, Olivenöl, Wollwaren, Kupfer, Blei sowie anderen Mineralien vor. Die Vereinigten Staaten kompensierten monatlich mit 35 000 Tonnen Baumwolle, 4000 Tonnen Petroleum, ferner Telegraphenmaterial, Tabak, Lokomotiven, anderen Maschinen, Kupferdraht, chemischen Produkten, Paraffin, Naphtalin sowie 20 000 Petroleumfässern.[66])

Einen anderen Kompensationsvertrag schloß Spanien im Mai 1919 mit England, und zwar stellte dieses 150 000 Tonnen

[61]) R. v. d. Borght: a. a. O., S. 252.
[62]) R. v. d. Borght: a. a. O., S. 252.
[63]) „Frankfurter Zeitung" vom 12. 3. 1918 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1918, S. 159.
[64]) Siehe II. Teil II. Kapitel.
[65]) Siehe III. Teil III. Kapitel.
[66]) Nachrichten für Handel, Industrie und Landwirtschaft vom 22. 4. 1918 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1918, S. 246.

Kohlen gegen einen Vorschuß von 50 Millionen Pesetas sowie gegen Früchte, Wein und Nahrungsmittel aller Art von Seiten Spaniens zur Verfügung.[67])

Der Kompensationsverkehr der Vereinigten Staaten von Amerika.

Außer den bereits behandelten Verträgen[68]) tätigten die Vereinigten Staaten noch je ein Abkommen mit Mexiko und Dänemark. Das erstere Abkommen vom 11. Juli 1918 sah einen Austausch Mexikos von Ölen und Naturprodukten aller Art gegen eine Lieferung der Vereinigten Staaten von 1 500 000 Bushel Getreide, Eisenwaren, Stahlwaren, Zinkwaren, Kupfer, landwirtschaftlichen Maschinen und Futtermitteln vor.[69])

Der Vertrag mit Dänemark vom 19. September 1918 war wieder ein Tonnageabkommen, ähnlich dem bereits behandelten mit Schweden. Die Vereinigten Staaten verpflichteten sich zur Lieferung von 33 333 Tonnen Dungstoff, 4000 Tonnen Reis, 3000 Tonnen Sago, 300 Tonnen Speck, 16 000 Tonnen Kaffee, 600 Tonnen Tee, 86 000 Tonnen Petroleum, Schmier- und andere Öle, 2000 Tonnen Kakao, 400 Tonnen Seife, 150 000 Tonnen Eisenwaren, 5000 Tonnen Baumwolle, 2000 Tonnen Baumwollgarne, 1500 Tonnen Wolle, 1200 Tonnen Wollwaren sowie 200 Tonnen Seide. Dänemark mußte dagegen einen großen Teil seiner Tonnage zur Verfügung der Entente stellen.[70])

Der Kompensationsverkehr Belgiens.

Ein weiterer interessanter Vertrag war das Kompensationsabkommen zwischen Belgien und Brasilien. „Meines Wissens ist der erste derartige Vertrag zwischen Belgien und Brasilien zustande gekommen, wonach sich beide Teile gegenseitig Kredite im Betrage von 260 Mill. Frcs. eröffnen. Auf diese Kredite hin bezieht jede Seite von der anderen Waren. Die Warenbezüge werden gegenseitig aufgerechnet, es entsteht also ein großartig organisierter Tausch, bei dem das Geld in ein bestimmtes Verhältnis gebracht, lediglich als Rechnungseinheit dient, als Zahlungsmittel aber nicht in Funktion tritt. Erst nach Erschöpfung der einen Seite des Kredits, respektive nach Ablauf der Frist, die auf mindestens zwei Jahre anberaumt ist, unterliegen die etwaigen Spitzen der eigentlichen

[67]) Nachrichten für Handel, Industrie und Landwirtschaft vom 6. 5. 1919 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1919, S. 260.
[68]) Siehe III. Teil II. Kapitel, III. Teil IV. Kapitel sowie III. Teil IV. Kapitel.
[69]) Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1918, S. 524.
[70]) Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1918, S. 592.

Bezahlung durch Geldausgleich.“ [71]) Dieser Vertrag dürfte wohl, da es sich nach den Angaben im „Tag“ um den ersten Kompensationsvertrag handeln soll, ungefähr in der Zeit vom Herbst 1914 bis Sommer 1915 abgeschlossen sein. Außer diesem Abkommen hat Belgien noch eine Reihe anderer Verträge geschlossen, die aber bei den Vertragskontrahenten Belgiens behandelt worden sind.

Der Kompensationsverkehr Österreichs.

Eine andere Gruppen von Verträgen ist die, die das neue Österreich mit seinen ehemaligen Kriegsgegnern, seinen Nachfolgestaaten und jenen Rußlands abgeschlossen hat. Das erste Abkommen dieser Art schloß der junge Staat mit seinem Nachbarn Jugoslavien im April 1919 ab, und zwar mit dem dortigen Kompensationsbureau, dem „Zentralna Uprava“. Hierbei war der Austausch bis zu einem Spitzenbetrage von 160 Millionen Kronen festgesetzt. Österreich tauschte 110 Waggons Speisesalz, 10 Waggons Viehsalz, Industrieartikel von zu bestimmender Art, Kupfervitriol, Schwefelsäure und Karbid gegen jugoslavische Lebensmittel aller Art, z. B. Käse und Bohnen. Ferner wurden Gerbstoffextrakte und kalzinierte Tonerde, in täglicher Lieferung 10 Waggons Kohlen und einmal während des Abkommens 500 Stück Schlachtvieh von Jugoslavien zugestanden.[72]) Als Einleitung zu diesem Abkommen waren 30 Waggons österreichisches Salz gegen jugoslavisches Mehl und Fisolen ausgetauscht worden.[73])

Weiter folgte in demselben Monat ein Vertrag mit der Westukraine, bei dem Österreich Industrieartikel aller Art und die Westukraine Rohöl-, Mineralölprodukte, Lebensmittel, Rohhanf und Hanfwerg lieferten.[74])

Der nächste Vertrag bezog sich auf Rumänien. Österreich verpflichtete sich darin zur Lieferung von Industrieprodukten, insbesondere Eisenbahnmaterial, wogegen Rumänien aus seinen Vorräten 6000 Tonnen Mineralöl abgab und eine Option auf 14 000 Tonnen Mineralöl erteilte.[75])

Zeitlich folgte ein Abkommen wieder mit Jugoslavien, und zwar im September 1919. Hierbei versprach Österreich gewisse Mengen von Salz, Zündhölzchen, Eisenwaren, Textilien

---

[71]) Der „Tag“ vom 14. 12. 1920.

[72]) Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1919. S. 259 und Volkswirtschaftliche Chronik der österreich-ungarischen Monarchie, Wien 1919, S. 43.

[73]) Volkswirtschaftliche Chronik der österreich-ungarischen Monarchie, Wien 1919, S. 43.

[74]) „Der neue Tag“ vom 25. 4. 1919.

[75]) „Der neue Tag“ vom 25. 4. 1919 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1919, S. 259.

und Möbeln, Jugoslavien dagegen Lebensmittel, insbesondere 5000 Waggons Mehl.[76])

Sodann kam es zwischen Polen und Österreich zu einem Vertrage im Oktober 1919. Polen stellte darin Roheisen und Eisenfabrikate und Österreich Papier, Konfektion sowie elektrische Artikel zur Verfügung.[77])

Das nächste Abkommen war die Erneuerung des letzten Vertrages mit Jugoslavien. Es trat im Januar 1920 in Kraft und wurde von Seiten der Jugoslaven am 15. April 1920 wieder gekündigt. In Kompensation standen auf Seiten Österreichs Salz, Zeitungspapier und Zündhölzchen, sowie Rohstoffe auf Seiten Jugoslaviens.[78])

Mit Polen wurde im März 1920 ein neues Abkommen getroffen, bei dem Polen Petroleum, Eier, Gänse sowie Kohlen und Österreich Maschinen aller Art, landwirtschaftliche Geräte, technische Artikel nebst Chemikalien lieferten.[79])

Im Juli 1920 folgte wieder ein Abkommen mit Jugoslavien, wobei Oesterreich Eisenbahnmaterial, Reparaturen an Lokomotiven, sowie an Eisenbahnwagen, ferner eine Leihe einer Anzahl von Lokomotiven, Jugoslavien dagegen 15000 Tonnen Weizen und 40 000 Tonnen Mais zu liefern hatte.[80]) Hier standen also neben anderem Reparaturen und Leihe als Austauschmittel.

Der nächste Vertrag kam mit Rumänien im August 1920 zum Abschluß. Rumänien übernahm die Lieferung von 12000 Waggons Mais, 15000 Waggons Gerste, 2000 Schweinen, 20 Mill. Eiern, 48000 Tonnen Benzin, 72000 Tonnen Leuchtpetroleum, ferner von Hasenfellen, Knochen, Holzkohlen, Chemikalien, Bergwerksprodukten aller Art, Oelsaaten, vegetabilischen Oelen und Edelhölzern, wogegen Oesterreich als Kompensation Fahrzeuge, Papier, chemische Produkte, Holzindustrieartikel, Musikinstrumente, Textilien, Lederwaren, Eisenwaren, elektrotechnische Artikel und Metallwaren abgab und Reparaturen an 500 Lokomotiven ausführte. Das Abkommen galt auf die Dauer eines Jahres.[81])

---

[76]) „Neue freie Presse" vom 5. 9. 1919.

[77]) Nachrichten für Handel, Industrie und Landwirtschaft vom 10. 10. 1919.

[78]) „Vossische Zeitung" vom 31. 1. 1920 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1920. S. 36.

[79]) Industrie- und Handelszeitung vom 31. 3. 1920 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1920, S. 167.

[80]) Industrie- und Handelszeitung vom 1. 7. 1920 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1920, S. 545.

[81]) „Frankfurter Zeitung" vom 22. 8. 1920 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1920, S. 627 und Volkswirtschaftliche Chronik der österreichisch-ungarischen Monarchie, Wien 1920, S. 304.

In einem Septemberabkommen tauschte wiederum Jugoslavien 65000 Tonnen Weizen, 150000 Tonnen Mais, 10000 Tonnen Gerste sowie andere Lebensmittel gegen eine österreichische Lieferung von Besen, Transportmitteln, Stoffen, Metallen, Papier, Chemikalien, Farben und Lokomotiven ein.[82]) Nach anderen Mitteilungen soll dieses letzte Abkommen aber nur einen Kontingentsvertrag darstellen, da keine direkte Abrechnung erfolgen sollte.[83])

Die zwei letzten Verträge, die zugleich wohl die einzigen des Jahres 1921 waren, hat Oesterreich mit Polen abgeschlossen. Der erste, der im Januar 1921 mit sechsmonatlicher Gültigkeit in Kraft trat, verpflichtete Oesterreich 35 Lokomotiven, Eisenbahnmaterial sowie Werkzeuge zu liefern, wogegen Polen die Abgabe von Kohlen, Petroleum und Eiern in entsprechender Menge in Aussicht stellte.[84])

Beim zweiten Abkommen lieferte Oesterreich 400 Tonnen Explosivstoffe, 400000 Lunten, 3 Mill. Kapseln, 250 Tonnen Stahl, 3000 Tonnen Gußeisen, sowie anderes Eisen, 1000 Tonnen Lokomobilen, 100 Tonnen Kupfer, außerdem technisches Material für die Naphthaindustrie, Apparate, Maschinen, Maschinenersatzteile, Motoren und anderes mehr. Polen kompensierte dagegen mit 81000 Tonnen Kohlen, 10000 Tonnen Rohöl und Naphtha, 150 Waggons frische Eier, 8000 Kubikmeter Holz und anderes mehr. Dieses Abkommen wurde dann später in einigen nebensächlichen Punkten erweitert und um einige Monate verlängert.[85])

Der Kompensationsverkehr der Tschecho-Slovakei.

Ein anderer Staat, der mit den Neutralen und den ehemaligen Kriegsgegnern, beziehungsweise ihren Nachfolgestaaten mehrfach Kompensationen pflog, war die Tschecho-Slovakei. Im Frühjahr 1919 schloß sie mit Italien einen Vertrag, bei dem Italien Reis und Maccaroni und die Tschecho-Slovakei Zucker in gegenseitig zu bestimmenden Mengen zur Verfügung stellten.[86])

Mit Rumänien kam es im Mai 1919 zu einem Abkommen, in dem Rumänien Lebensmittel, Fette und Petroleum abgab.

---

[82]) Industrie- und Handelszeitung vom 23. 9. 1920.
[83]) Volkswirtschaftliche Chronik der österreich-ungarischen Monarchie, Wien 1920, S. 284.
[84]) Industrie- und Handelszeitung vom 22. 1. 1921 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1921. S. 25.
[85]) Industrie- und Handelszeitung vom 3. 5. 1921.
[86]) Neue freie Presse vom 16. 1. 1919 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1919. S. 38.

Die tschechischen Kompensationen bestanden aus Lokomotiven, landwirtschaftlichen Maschinen sowie Kriegsmaterial.[87])

Auf Grund eines ebenfalls im Mai 1919 geschlossenen Abkommens lieferte England elektrotechnisches Material gegen tschechischen Zucker.[88])

Im nächsten Vertrag, der wieder mit Rumänien zustande kam, lieferte dieses ab September 1919 Erzeugnisse seiner Erdölquellen gegen tschechischen Zucker, Glaswaren und Webwaren.[89])

Ebenfalls im September 1919 kam ein weiteres Abkommen mit Polen zustande. Hierbei wurden kompensiert auf Seiten Polens Naphtha und Industrieprodukte insbesondere technische Bedarfsartikel, elektrische Maschinen, landwirtschaftliche Maschinen, Konfektionsartikel, Chemikalien, Sämereien, Glas, Dachziegel, Spiritus. Papier und Zündhölzchen gegen Industrieprodukte in Höhe von 90 Millionen poln. Mark von tschechischer Seite.[90])

Im Oktober 1919 folgte ein Vertrag mit Jugoslavien, der am 15. April 1920 wieder gekündigt wurde. Jugoslavien lieferte 8000 Waggons Weizen und die Tschecho-Slovakei Zucker in entsprechenden Mengen.[91])

Einen weiteren Vertrag schloß die Tschecho-Slovakei im November 1919 mit der Denikinschen Regierung, einer der vielen damaligen russischen Staatsregierungen. Der Interimsstaat lieferte Wolle, Leder und Getreide, wogegen die Tschecho-Slovakei landwirtschaftliche Maschinen und Industrieprodukte abzugeben versprach.[92])

Im Februar 1920 kam ein Abkommen mit Italien zustande, bei dem die Tschecho-Slovakei Kohlen, Zucker und andere Waren und Italien Rohseide und sonstige Landeserzeugnisse gegenseitig austauschten.[93]) Die Beträge wurden in diesem Abkommen monatlich aufgerechnet.

Im März 1920 folgte ein Vertrag mit Rumänien, demzufolge die Tschecho-Slovakei Tuche und Industrieprodukte anderer

[87]) Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1919. S. 260.

[88]) Prager Tageblatt vom 22. 5. 1919 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1919. S. 260.

[89]) Nachrichten für Handel, Industrie und Landwirtschaft vom 19. 9. 1919.

[90]) Nachrichten für Handel, Industrie und Landwirtschaft vom 25. 9. 1919 und Volkswirtschaftliche Chronik der österreich-ungarischen Monarchie. Wien 1919. S. 286.

[91]) Nachrichten für Handel, Industrie und Landwirtschaft vom 10. 10. 1919.

[92]) Nachrichten für Handel, Industrie und Landwirschaft vom 10. 11. 1919.

[93]) Industrie- und Handelszeitung vom 5. 2. 1920 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1920. S. 98.

Art und Rumänien Mehle, Getreide, Mais sowie Fett im Werte von 50 Millionen tsch. Kr. zu liefern hatten.[94])

Im Oktober 1920 kam es wieder zu einem Vertrag mit Polen, bei dem wahrscheinlich — genaues ist aus den Quellen nicht ersichtlich — die Tschecho-Slovakei Zucker und Industrieprodukte lieferte. Polen kompensierte mit 37500 Tonnen Kohlen, 15000 Tonnen Koks und 7100 Tonnen Rohnaphtha in monatlichen Lieferungen.[95])

Gleichfalls im Oktober 1920 wurde ein Abkommen mit der Schweiz zum Abschluß gebracht, bei dem die Tschechei Zucker im Werte von 24 Mill. Frcs. und andere Erzeugnisse und die Schweiz Lebensmittel (ungefähr 6 Mill. schw. Fr.), Textilerzeugnisse (ungefähr 19 Mill. schw. Fr.), Rohstoffe, Apparate und anderes mehr austauschten.[96])

Im Jahre 1920 lief noch ein Abkommen mit Jugoslavien, bei dem dieses 6000 Waggons Getreide, 300 Waggons Fette, 300 Waggons Fleisch, Mehl, Kartoffeln, Schmalz, weiße Fisolen, 100 Waggons Speck, Erbsen, Hammelfleisch und Kukuruz abgab gegen eine tschechische Kompensation von 500 Waggons Kohlen, 1000 Waggons Koks, 2500 Waggons Zucker, 200 Waggons Eisenwaren und 260 Waggons Papier.[97])

Der letzte auffindbare Vertrag datierte vom 21. März 1921. Dabei wurden aber nicht alle Waren aufgerechnet, sondern teilweise in bar bezahlt. Das Abkommen wurde mit Italien abgeschlossen und sah die Lieferung von italienischer Rohseide und Hanf gegen tschechischen Zucker, Kohlen und Malz vor.[98])

Die vielen Verträge, die von den Nachfolgestaaten angebahnt und durchgeführt worden sind, geben ein anschauliches Bild von den vielen auftretenden Schwierigkeiten, die diese jungen Staaten nach dem Kriege durchzukosten hatten.

---

[94]) Prager Tageblatt vom 22. 2. 1920 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1920. S. 98.

[95]) Frankfurter Zeitung vom 28. 10. 1920 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1920. S. 815.

[96]) Industrie- und Handelszeitung vom 24. 10. 1920.

[97]) Volkswirtschaftliche Chronik der österreich-ungarischen Monachie. Wien 1920. S. 367.

[98]) Industrie und Handelszeitung vom 26. 4. 1921 und Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1921. S. 224.

Schluß.

Kritik des Kompensationsverkehrs und seine Bedeutung für den deutschen Außenhandel.

Der Kompensationsverkehr hat, wie aus der Arbeit hervorgeht, sowohl im Außenhandelsverkehr Deutschlands, wie auch im Außenhandel der Feindbundstaaten und der Neutralen mit der Fortdauer der Kriegszeit wachsende Verbreitung gefunden und über den Krieg hinaus in den ersten Jahren der Nachkriegszeit keineswegs an Bedeutung eingebüßt. Erst mit der Besserung der weltwirtschaftlichen Beziehungen und dem Eintritt geregelter Wirtschaftsverhältnisse verschwand der Kompensationsverkehr aus dem internationalen Handel der Staaten. Die große Anzahl der aufgefundenen Abkommen — es sind derer über hundert — erklärt sich aus den unsicheren Handelsbeziehungen, aus den Kontrollmaßnahmen der einzelnen Staaten, sowie den schwankenden Währungsverhältnissen der Jahre 1914—1921.

Hauptsächlich in den Staaten, die Inflationen durchzumachen hatten, wurden Naturaltausch und Kompensationsverkehr in den kritischen Zeiten der vielfach angewandte Verkehr von Mensch zu Mensch und Staat zu Staat. Wenn dem Kompensationsverkehr auch keine entscheidende Rolle beim internationalen Güteraustausch zufiel, so war er doch von sehr großer Bedeutung, denn die Lieferungen waren immerhin — wie aus der Arbeit hervorgeht — bei bestimmten, dringend gesuchten Waren manchmal recht erheblich. Und zudem erstreckte sich die Geltungsdauer der Kompensationsverträge im Laufe des Krieges auf immer größere Zeiträume. Entscheidend war dabei für Deutschland, daß durch ihn kriegswirtschaftliche Rohstoffe und für die Sicherstellung der Volksernährung dringend benötigte Lebensmittel zur Einfuhr gebracht wurden, die vielfach mit barem Gelde wohl überhaupt nicht zu beschaffen gewesen wären.

Ein klares und richtiges Bild des Kompensationsverkehrs und seiner Bedeutung, beziehungsweise seiner Stellung im transfrontialen Güterverkehr überhaupt könnte man nur dadurch gewinnen, wenn man den auf ihn entfallenden Teil vom

gesamten Außenhandel feststellen könnte. Dies ist aber nicht möglich, denn es liegen keine amtlichen Angaben in der Oeffentlichkeit darüber vor. Wenn man nun sieht, daß nach Helfferich die deutsche Einfuhr in den Jahren 1916 8,4 Milliarden und 1917 7,1 Milliarden betrug [1]) und dagegen die Kompensationslieferungen dieser Jahre betrachtet, so ist ohne weiteres klar, daß nur ein kleiner Bruchteil der deutschen Einfuhr in jenen Jahren aus Kompensationsabkommen herrührte. Daran dürfte sich auch im Kriegsjahr 1918 und in den ersten Jahren der Nachkriegszeit verhältnismäßig wenig geändert haben.

Das Entscheidende war aber auch nicht der Wert dieser Kompensationsgüter, sondern ihre Dringlichkeit.

Der Kompensationsverkehr, der eine staatliche Regelung des Außenhandelsverkehrs darstellte und somit ebenso wie die Zwangswirtschaft im Inland ein Glied im System der Kriegswirtschaft bildete, hat genausowenig wie die gebundene Wirtschaft ungeteilten Beifall gefunden. Aus vielen Kreisen der Wirtschaft wurde gegen den Kompensationsverkehr Sturm gelaufen und immer wieder versucht die freie Privatinitiative an seine Stelle zu setzen. Die staatlichen Organe konnten aber von ihrem Standpunkt nicht abgehen, da man ihn als das kleinere Uebel hinnehmen mußte, und dies um so mehr, als ja auch die Feindbundstaaten sich seiner in erheblichem Maße bedienten. Ferner ist als sicher anzunehmen, daß bei seiner Festlegung und Anwendung durch geschickt eingeschaltete Privatinitiative manches hätte wirksamer gestaltet werden können. Aber mit der Ausdehnung des Naturaltausches und damit des Kompensationsverkehrs wuchsen auch die Zentralstellen, die Komissionen und ihre Unterorgane immer besser in ihr Arbeitsgebiet hinein.

Der Kompensationsverkehr bildete also im Außenhandel eine ebenso wichtige wie eigentümliche Erscheinung wie umgekehrt die seine Anwendung verursachenden wirtschaftlichen Motive im Inland den Naturaltausch an Stelle des Bargeldes treten ließen.

Auch in der Wirtschaftspolitik der Feindbundstaaten und der Neutralen nahm der Kompensationsverkehr einen breiten Raum ein und stellte eine wichtige Episode in der Handelspolitik aller kriegführenden und vieler neutralen Staaten dar.

„Zu einer dauernden und allgemeinen Anwendung in der Handelspolitik eignet sich der Kompensationsverkehr nicht. Die im Rahmen der gesetzlichen und vertraglichen Bestimmungen freie Bewegung der Privatwirtschaft ist nach wie vor die geeignetste Grundlage für die Durchführung des welt-

[1]) K. Helfferich a. a. O. S. 215 f.

wirtschaftlichen Verkehrs. Sie aber kann auf die Dauer ohne Wiedereinschaltung des Geldes in den Verkehr nicht auskommen. Mag auch der Kompensationsverkehr uns im Kriege über gewisse Schwierigkeiten hinweggeholfen haben und auch in der nächsten Zeit noch hinweghelfen können, so darf man doch nicht vergessen, daß die Rückkehr zum Naturaltausch mit den Bedürfnissen des heutigen Wirtschaftslebens in zu krassem Gegensatz steht, als daß sie von der Handelspolitik in den Kreis ihrer dauernd anwendbaren Mittel einbezogen werden könnte." [2])

Wenn auch Verträge auf kompensatorischer Grundlage nicht zu dauernden Einrichtungen der Handelspolitik der Völker, wie v. d. Borght richtig voraussah, geworden sind, so ergibt sich doch die Merkwürdigkeit, daß in jüngster Zeit im nahen Südosten wieder Gedanken zur Einführung eines Kompensationsverkehrs wach werden. So hat Mitte Februar 1929 Ungarn der jugoslavischen Regierung vorgeschlagen auf der Basis der Handelsbilanz in einen Kompensationswarenaustausch zu treten.[3])

In der Tat wurden einige kleine Geschäfte getätigt, insbesondere, da Jugoslavien auf die Beschaffung von Eisenbahnmaterial dringend angewiesen war, aber die nötigen Geldmittel fehlten. Diese Art von Geschäften wurde aber wieder illusorisch, als die deutschen und ungarischen Reparationslieferungen in erhöhtem Maße einzusetzen begannen.[4])

[2]) R. v. d. Borght: a. a. O. S. 254.
[3]) Industrie und Handelszeitung vom 28. Febr. 1929.
[4]) Briefliche Auskunft vom 12. 6. 1929.

Literaturverzeichnis.

Darstellungen.

Beschwerden gegen die Z.E.G. (Zentraleinkaufsgesellschaft) 2. Auflage 3—5. Tausend. Leipzig 1916.

R. v. d. Borght: Kompensationsverkehr mit den Neutralen (Handbuch der Politik 2. Band 3. Auflage 3. Hauptstück 27. Abschnitt. Berlin-Leipzig 1920).

K. Bräuer: Kompensationszölle (im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 4. Auflage 8. Band. Jena 1927).

K. Brodnitz: Das System des Wirtschaftskrieges. Berlin 1920.

Duden: Rechtsschreibung der deutschen Sprache und der Fremdwörter. Leipzig und Wien 1915.

F. Dujardin: La règlementation des exportations et des importations pendant la guerre. I. Band Paris 1918, II. Band Paris 1919.

K. E. Georges: Ausführliches Lateinisch-Deutsches Handwörterbuch. Leipzig 1879.

Gothaischer Genealogischer Hofkalender nebst diplomatisch-statistischem Jahrbuch. 151. Jahrgang Gotha 1914,
— 152. Jahrgang Gotha 1915.
— 153. Jahrgang Gotha 1916.
— 154. Jahrgang Gotha 1917.
— 155. Jahrgang Gotha 1918.
— 156. Jahrgang Gotha 1919.

Gothaischer Kalender. Genealogischer Hofkalender und diplomatisch-statistisches Jahrbuch. 157. Jahrgang Gotha 1920.
— 158. Jahrgang Gotha 1921.
— 159. Jahrgang Gotha 1922.
— 160. Jahrgang Gotha 1923.
— 161. Jahrgang Gotha 1924.
— 162. Jahrgang Gotha 1925.

E. Grünfeld: Die deutsche Außenhandelskontrolle (Die Politik der Sperren). Bonn-Leipzig 1922.

G. Haberland: Elf Jahre staatlicher Regelung der Ein- und Ausfuhr. (Abhandlungen aus dem Staatswissenschaftlichen Seminar an der Universität Erlangen, Heft 3.)

Handwörterbuch des Kaufmanns. Lexikon für Handel und Industrie. Hamburg-Berlin, 3. Band.

H. J. Held: Wirtschaftsblockade (Handwörterbuch der Staatswissenschaften 4. Auflage 8. Band, Jena 1927).

K. Helfferich: Der Weltkrieg 2. Band (Vom Kriegsausbruch bis zum uneingeschränkten U-Bootskrieg), Berlin 1919.

J. C. A. Heyse: Allgemeines verdeutschendes und erklärendes Fremdwörterbuch, 19. Ausgabe. Hannover-Leipzig 1910.

Hollands Not. Der Niederländische Uebersee Trust, aus dem Holländischen übersetzt mit einer S. S. S. Parallele. Bern 1916.

O. Jöhlinger: Der britische Wirtschaftskrieg und seine Methoden. Berlin 1918.
Fr. Kahl: Das deutsch-schweizerische Abkommen über den Warenaustausch. Die Eisen- und Kohlenzentrale. (Weltwirtschaftliches Archiv. Zeitschrift für allgemeine und spezielle Weltwirtschaftslehre 9. Band, Jena 1917.)
Ch. Kapferer: Die Außenhandelspolitik der Tschechoslowakei. Dissertation Erlangen 1922.
F. Legueu: Essai sur la Politique Commerciale de l'Allemagne depuis 1914. Paris 1923.
H. Lindemann: Ein Gespräch über die Z. E. G. Berlin (Buchdruckerei Germania Akt.-Ges.).
E. Lomeyer: Die schwedische Lebensmittelpolitik im Kriege. Greifswald 1922.
Lübbert: Die Zentraleinkaufsgesellschaft. Berlin 1917 (Kriegspresseamt).
E. Meier: Kriegswirtschaft (Sonderdruck aus dem Handwörterbuch des Kaufmanns, Lexikon für Handel und Industrie, 3. Band, Hamburg-Berlin).
Meyer's kleines Konversationslexikon, 7. Aufl. Leipzig-Wien 1906.
Meyer's Lexikon, 7. Auflage 6. Band. Leipzig 1927.
M. Nachimson: Die Wirtschaftslage der Schweiz im Weltkriege. Bern 1917.
A. Nein: Die Entwicklung der deutsch-schweizerischen Handelsbeziehungen von 1869—1921 unter besonderer Berücksichtigung der Zolltarifabkommen. Dissertation Erlangen 1921.
O. Neurath: Durch die Kriegswirtschaft zur Naturalwirtschaft. München 1919.
— Grundsätzliches über den Kompensationsverkehr (Weltwirtschaftliches Archiv, Zeitschrift für allgemeine und spezielle Weltwirtschaftslehre, 13. Band, Jena 1918).
O. Neurath und W. Heilpern: Kompensationsverkehr im zwischenstaatlichen Warenhandel. Berlin-Wien 1918.
N. O. T. De Nederlandsche Overzee Trustmaatschappy. 2. Auflage Amsterdam 1916.
Georg Obst: Buch des Kaufmanns. 6. Auflage Stuttgart 1922.
— Geld, Bank- und Börsenwesen. 15. Auflage Stuttgart 1921.
G. Olphe-Galliard: Histoire économique et financière de la guerre 1914—1918. Paris 1925.
J. Pentmann: Wirtschaftspolitische Normen des auswärtigen Warenverkehrs während des Krieges (Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft, 55. Jahrg., Bern 1919).
E. v. Philippovich: Grundriß der Politischen Oekonomie, 18. Auflage, Tübingen 1923.
W. Rathenau: Deutschlands Rohstoffversorgung. 21. bis 25. Tausend. Berlin 1917.
S. Rothschild's Taschenbuch für Kaufleute, herausgegeben von Chr. Eckert. Leipzig 1912.
P. H. Schmidt: Der Wirtschaftskrieg und die Neutralen. Zürich 1918.
A. Schwabach: Die Einwirkungen des Weltkrieges auf die deutsch-schweizerischen Handelsbeziehungen (Weltwirtschaftliches Archiv. Zeitschrift für allgemeine und spezielle Weltwirtschaftslehre, 14. Band II, Jena 1919).
H. Sieveking: Schweizerische Kriegswirtschaft. Lausanne-Leipzig 1922.

The Statesman's Jearbook. Statistical and Historical Annual of the States of the World for the jear 1914 London 1914.
— for the jear 1915 London 1915.
— for the jear 1916 London 1916.
— for the jear 1917 London 1917.
— for the jear 1918 London 1918.
— for the jear 1919 London 1919.
— for the jear 1920 London 1920.
— for the jear 1921 London 1921.

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. 40. Jahrgang, Berlin 1919.

K. Storm: Die deutsch-niederländischen Handelsbeziehunggen in der Vorkriegszeit und der Kriegszeit im Rahmen der niederländischen Wirtschaftsentwicklung. Disser. Erlangen 1923.

F. Tönnies: Die niederländische Uebersee-Trust-Maatschappy (Nederlandsche Overzee Trust Maatschappy). Jena 1916.

Volkswirtschaftliche Chronik der österreich-ungarischen Monarchie, herausgegeben von K. Neißer. Jahrgang 1915 Wien 1915.
— Jahrgang 1916 Wien 1916.
— Jahrgang 1917 Wien 1917.
— Jahrgang 1918 Wien 1918.
— Jahrgang 1919 Wien 1919.
— Jahrgang 1920 Wien 1920.

Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1915—22 (Abdruck aus den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik), 104. bis 106. Band III. Folge Jena 1915.
— 106. bis 108. Band III. Folge Jena 1916.
— 108. bis 110. Band III. Folgeg Jena 1917.
— 110. bis 112. Band III. Folge Jena 1918.
— 112. bis 114. Band III. Folge Jena 1919.
— 114. bis 116. Band III. Folge Jena 1920.
— 116. bis 118. Band III. Folge Jena 1921.
— 118. bis 120. Band III. Folge Jena 1922.

Weltwirtschaftliches Archiv. Zeitschrift für allgemeine und spezielle Weltwirtschaftslehre. Chronik und Archivalien. 7. und 8. Band, Jena 1916.
— 11. Band, Jena 1917.

K. Wolf: Die naturalwirtschaftlichen Erscheinungen in der deutschen Volkswirtschaft während des Krieges und nach dem Kriege; ihre Ursachen, ihr Umfang und die Vorschläge zu ihrer Weiterbildung. Dissertation Tübingen 1922.

E. v. Wrisberg: Wehr und Waffen 1914—1918. Leipzig 1922.

Zeitschrift für Schweizerische Statistik und Volkswirtschaft (Journal des Statistique et Revue économique suisse).
50. Jahrgang Bern 1914.
— 51. Jahrgang Bern 1915.
— 53. Jahrgang Bern 1917.
— 54. Jahrgang Bern 1918.
— 55. Jahrgang Bern 1919.
— 56. Jahrgang Bern 1920.

Berichte über die Organisation, Entwicklung und Tätigkeit der Kontrollstellen. Bern 1919.
Denkschrift der Reichsregierung über das deutsche Geld- und Währungswesen. Berlin 1920.
Mitteilungen der Z. E. G. Berlin 1916.
— Berlin 1917.
— Berlin 1918.
Reichsgesetzblatt Berlin 1915, Berlin 1916, Berlin 1917, Berlin 1918, Berlin 1919, Berlin 1920.
Verwaltungsbericht der Reichsbank für das Jahr 1916. Berlin 1917.
— für das Jahr 1917. Berlin 1918.
— für das Jahr 1918. Berlin 1919.
— für das Jahr 1919. Berlin 1920.
— für das Jahr 1920. Berlin 1921.
— für das Jahr 1921. Berlin 1922.

Periodica.

Allgemeine Textilzeitung, Jahrgang 1919.
Berliner Börsen-Courier, Jahrgang 1920.
Der neue Tag, Jahrgang 1919 (Wien).
Der Tag, Jahrgang 1920.
Deutsche Allgemeine Zeitung, Jahrgang 1919.
Economist, 85. Jahrgang 1917 (London).
Europäische Staats- und Wirtschaftszeitung, Jahrgang 1917.
Frankfurter Zeitung, Jahrgänge 1917—1920.
Industrie- und Handelszeitung, Jahrgänge 1920—21 und 1929.
Italia, Jahrgang 1919 (Rom).
Nachrichten für Handel, Industrie und Landwirtschaft, Jahrgänge 1918—1919.
Neue Freie Presse, Jahrgänge 1919—1920 (Wien).
Prager Tageblatt, Jahrgänge 1919—1921.
Vossische Zeitung, Jahrgänge 1918—1921.
Wiener Abendpost, Jahrgang 1919.
Wiener Allgemeine Zeitung, Jahrgänge 1918—1919.
Züricher Post, Jahrgang 1918.

Register der Verträge,

nach Staaten geordnet:

Staaten	Zeit	Seite
Argentinien — Spanien	?	71
Belgien — Brasilien	1915	72
— Frankreich	Aug. 1920	59
— Italien	Sept. 1919	60
— Rumänien	Sept. 1919	61
Brasilien — Belgien	1915	72
— Frankreich	Nov. 1918	59
Bulgarien — Tschecho-Slovakei	Mai 1919	49
— Deutschland und Oesterreich-Ungarn	Okt. 1917	27
Dänemark — Norwegen und Schweden	28. 11. 1917	54
— U.S.A.	19. 9. 1918	72
Denikinsche Regierung — Tschecho-Slovakei	Nov. 1919	76
Deutsche Ökonomiegesellschaft — Schwedisches Konsortium	Jan. 1920	46
Deutschland — Entente	14. 3. 1919	43
— Finnland	29. 7. 1918	52
— Holland	1916	34
— Holland	10. 10. 1917	35
— Holland	Juli 1918	35
— Holland	8. 5. 1920	45
— Litauen	1920	51
— Norwegen	Juni 1919	46
— Polen	4. 6. 1919	50
— Polen	22. 10. 1919	50
— Polen	Jan. 1920	50
— Rumänien	Dez. 1915	40
— Rumänien	März 1916	40
— Rußland	Herbst 1918	51
— Schweiz	2. 9. 1916	30
— Schweiz	20. 8. 1917	31
— Schweiz	15. 5. 1918	32
— Schweiz	Mai 1919	44
— Schweiz	13. 6. 1919	44
— Schweiz	15. 7. 1920	44
— Tschecho-Slovakei	Dez. 1918	48
— Tschecho-Slovakei	1. 7. 1919	48
— Tschecho-Slovakei	Jan. 1920	48

Staaten	Zeit	Seite
Deutschland — Tschecho-Slovakei	29. 6. 1920	48
Deutschland und Oesterreich-Ungarn — Ukraine	10. 9. 1918	52
— Bulgarien	Okt. 1917	27
England — Frankreich	15. 5. 1919	59
— Rußland	Okt. 1920	60
— Schweiz	20. 3. 1917	66
— Spanien	1916	71
— Spanien	Mai 1919	71
— Tschecho-Slovakei	Mai 1919	76
England, U.S.A., Frankreich — Schweiz	1. 5. 1918	67
— Schweiz	22. 1. 1919	67
Entente — Deutschland	14. 3. 1919	43
— Schweden	1. 3. 1918	69
— Schweden	18. 6 1918	69
Finnland — Deutschland	29. 7. 1918	52
— Schweden	Okt. 1918	70
Frankreich — Belgien	Aug. 1920	59
— Brasilien	Nov. 1918	59
— England	15. 5. 1919	59
— Italien	30. 5. 1917	58
— Italien	1920	60
— Polen	1920	60
— Portugal	8. 6. 1920	59
— Schweiz	29. 9. 1917	66
— Schweiz	29. 12. 1917	66
— Schweiz	25. 3. 1919	67
— Schweiz	April 1920	68
— Spanien	10. 3. 1918	71
Frankreich und Italien — Schweiz	30. 8. 1917	66
Frankreich, England, U.S.A. — Schweiz	1. 5. 1918	67
— Schweiz	22. 1. 1919	67
Georgien — Rumänien	April 1920	62
Holland — Deutschland	1916	34
— Deutschland	10. 10. 1917	35
— Deutschland	Juli 1918	35
— Deutschland	8. 5. 1920	45
Italien — Belgien	Sept. 1919	60
— Frankreich	30. 5. 1917	58
— Frankreich	1920	60
— Oesterreich-Ungarn	Frühjahr 1915	41
— Rußland	April 1920	60
— Schweiz	8. 5. 1915	54
— Schweiz	1916	66
— Schweiz	1. 5. 1918	67

Staaten	Zeit	Seite
Italien — Schweiz	Jan. 1919	67
— Tschecho-Slovakei	Frühjahr 1919	75
— Tschecho-Slovakei	Febr. 1920	76
— Tschecho-Slovakei	21. 3. 1921	77
Italien und Frankreich — Schweiz	30. 8. 1917	66
Japan — U.S.A.	April 1918	61
Jugoslavien — Österreich	April 1919	73
— Österreich	Sept. 1919	73
— Österreich	Jan. 1920	74
— Österreich	Juli 1920	74
— Österreich	Sept. 1920	75
— Tschecho-Slovakei	Okt. 1919	76
— Tschecho-Slovakei	1920	77
— Ungarn	Febr. 1929	80
Litauen — Deutschland	1920	51
Mexiko — U.S.A.	11. 7. 1918	72
Norwegen — Deutschland	Juni 1919	46
— Dänemark und Schweden	28. 11. 1917	54
Österreich — Jugoslavien	April 1919	73
— Jugoslavien	Sept. 1919	73
— Jugoslavien	Jan. 1920	74
— Jugoslavien	Juli 1920	74
— Jugoslavien	Sept. 1920	75
— Polen	Okt. 1919	74
— Polen	März 1920	74
— Polen	Jan. 1921	75
— Polen	Mai 1921	75
— Rumänien	April 1919	73
— Rumänien	Aug. 1920	74
— Tschecho-Slovakei	Febr. 1920	63
— Ungarn	Mai 1919	63
— Ungarn	Juni 1919	63
— Ungarn	28. 1. 1920	63
— Ungarn	April 1920	63
— Ungarn	Juni 1920	63
— Ungarn	Juni 1921	63
— Westukraine	April 1919	73
Österreich-Ungarn — Italien	Frühjahr 1915	41
Österreich-Ungarn und Deutschland — Ukraine	10. 9. 1918	52
— Bulgarien	Okt. 1917	27
Polen — Deutschland	4. 6. 1919	50
— Deutschland	22. 10. 1919	50
— Deutschland	Jan. 1920	50
— Frankreich	1920	60
— Österreich	Okt. 1919	74

Staaten	Zeit	Seite
— Österreich	März 1920	74
— Österreich	Jan. 1921	75
— Österreich	Mai 1921	75
— Tschecho-Slovakei	Sept. 1919	76
— Tschecho-Slovakei	Okt. 1920	77
Portugal — Frankreich	8. 6. 1920	59
Rumänien — Belgien	Sept. 1919	61
— Deutschland	Dez. 1915	40
— Deutschland	März 1916	40
— Georgien	April 1920	62
— Österreich	April 1919	73
— Österreich	Aug. 1920	74
— Tschecho-Slovakei	Mai 1919	75
— Tschecho-Slovakei	Sept. 1919	76
— Tschecho-Slovakei	März 1920	76
Rußland — Deutschland	Herbst 1918	51
— England	Okt. 1920	60
— Italien	April 1920	60
— Schweden	Dez. 1918	70
— Ukraine	Herbst 1918	64
Schweden — Entente	1. 3. 1918	69
— Entente	18. 6. 1918	69
— Finnland	Okt. 1918	70
— Rußland	Dez. 1918	70
— U.S.A.	1. 3. 1918	69
— Norwegen und Dänemark	28. 11. 1917	54
Schwedisches Konsortium — Deutsche Ökonomiegesellschaft	Jan. 1920	46
Schweiz — Deutschland	2. 9. 1916	30
— Deutschland	20. 8. 1917	31
— Deutschland	15. 5. 1918	32
— Deutschland	Mai 1919	44
— Deutschland	13. 6. 1919	44
— Deutschland	15. 7. 1920	44
— England	20. 3. 1917	66
— Frankreich	29. 9. 1917	66
— Frankreich	29. 12. 1917	66
— Frankreich	25. 3. 1919	67
— Frankreich	April 1920	68
— Frankreich, England, U.S.A.	1. 5. 1918	67
— Frankreich, England, U.S.A.	22. 1. 1919	67
— Italien	8. 5. 1915	54
— Italien	1916	66
— Italien	1. 5. 1918	67
— Italien	Jan. 1919	67
— Italien und Frankreich	30. 8. 1917	66

Staaten		Zeit	Seite
	— Tschecho-Slovakei	Okt. 1920	77
	— Ungarn	1921	68
Spanien	— Argentinien	?	71
	— England	1916	71
	— England	Mai 1919	71
	— Frankreich	10. 3. 1918	71
	— U.S.A.	1. 3. 1918	71
Tschecho-Slovakei	— Bulgarien	Mai 1919	49
	— Denikinsche Regierung	Nov. 1919	76
	— Deutschland	Dez. 1918	48
	— Deutschland	1. 7. 1919	48
	— Deutschland	Jan. 1920	48
	— Deutschland	29. 6. 1920	48
	— England	Mai 1919	76
	— Italien	Frühjahr 1919	75
	— Italien	Febr. 1920	76
	— Italien	21. 3. 1921	77
	— Jugoslavien	Okt. 1919	76
	— Jugoslavien	1920	77
	— Österreich	Febr. 1920	63
	— Polen	Sept. 1919	76
	— Polen	Okt. 1920	77
	— Rumänien	Mai 1919	75
	— Rumänien	Sept. 1919	76
	— Rumänien	März 1920	76
	— Schweiz	Okt. 1920	77
	— Ungarn	Sept. 1919	64
Ukraine	— Deutschland u. Österreich-Ungarn	10. 9. 1918	52
	— Rußland	Herbst 1918	64
Ungarn	— Jugoslavien	Febr. 1929	80
	— Oesterreich	Mai 1919	63
	— Oesterreich	Juni 1919	63
	— Oesterreich	28. 1. 1920	63
	— Oesterreich	April 1920	63
	— Oesterreich	Juni 1920	63
	— Oesterreich	Juni 1921	63
	— Schweiz	1921	68
	— Tschecho-Slovakei	Sept. 1919	64
U.S.A.	— Dänemark	19. 9. 1918	72
	— Japan	April 1918	61
	— Mexiko	11. 7. 1918	72
	— Schweden	1. 3. 1918	69
	— Spanien	1. 3. 1918	71
U.S.A., England, Frankreich	— Schweiz	1. 5. 1918	67
U.S.A., England, Frankreich	— Schweiz	22. 1. 1919	67
West-Ukraine	— Österreich	April 1919	73

Lebenslauf.

Am 19. September 1903 wurde ich als Sohn des jetzigen Generalleutnants a. D. Karl Hoefer und seiner Frau Mathilde, geb. Beck in Straßburg in Elsaß geboren. Als Schulen besuchte ich das Fichtegymnasium in Berlin, sowie die Gymnasien in Glogau, Graudenz, Gotha und Coburg i. Ofr., wo ich 1922 das Abitur ablegte. Sodann war ich als Lehrling in der Commerz- und Privatbank, Filiale Coburg tätig, die ich als Beamter 1924 verließ. Anschließend bezog ich als stud. rer. pol. die Universität München, an der ich zwei Semester verbrachte. Im Sommer- und Wintersemester 1925 belegte ich an der Universität in Wien, um dann auf ein kurzes Semester im Frühjahr 1926 an die Sorbonne in Paris zu gehen. Das Sommer- und Wintersemester 1926 verbrachte ich an der Universität Erlangen, an der ich auch im Mai 1927 das Examen für Diplom-Volkswirte ablegte. Ich bin evangelischer Konfession und bayerischer Staatsangehöriger.